

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO

2011-2012



TII

COMÉRCIO MARÍTIMO SEGURO
PRIORIDADES

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA / DO EXÉRCITO PORTUGUÊS / DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA / DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.

JOÃO ANTÓNIO OSÓRIO BEJA
CAPITÃO-TENENTE EN-MEC



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**COMÉRCIO MARÍTIMO SEGURO
PRIORIDADES**

Capitão-tenente EN-MEC João António Osório Beja

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2011-2012

Lisboa – 2012



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**COMÉRCIO MARÍTIMO SEGURO
PRIORIDADES**

Capitão-tenente EN-MEC João António Osório Beja

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2011-12

Orientador: Capitão-tenente M Jaime Ferreira da Silva

Lisboa – 2012

Agradecimentos

Um trabalho desta natureza subentende e requer muitas fontes de informação e muitos apoios implícitos e explícitos sem os quais seria difícil concretizá-lo.

Deste modo, não esquecerei todos aqueles que de uma forma ou de outra contribuíram para que fosse possível levar este esforço a bom termo, mas agradeço especialmente às seguintes pessoas:

Ao Capitão-tenente Ferreira da Silva, orientador deste trabalho individual, que na sua consecução, demonstrou permanente disponibilidade, apoio e superior orientação durante a investigação académica, contribuindo dessa forma para a consolidação final do estudo em epígrafe.

Ao Capitão-de-fragata Bessa Pacheco pela sua clareza, capacidade de análise e firmeza, o que facilitou a fase inicial da pesquisa bibliográfica e a definição da abordagem ao tema.

Ao Capitão-de-mar-e-guerra Fonseca Ribeiro pela sua orientação suficientemente abrangente e simultaneamente incisiva nos detalhes fulcrais do tema do mar com uma perspetiva holística das entidades civis, autoridade e defesa que tutelam o mar.

Ao Vice-almirante Lopo Cajarabille, pela sua pronta disponibilidade enriquecedora, experiência acumulada, numa abordagem mais académica permitiu focar aspetos externos e internos ao tema central, esclarecendo uma posição clara no percurso de investigação a seguir.

Índice

Agradecimentos	i
Introdução	1
a. Objeto de estudo e sua delimitação	2
b. Definição dos objetivos da investigação	3
c. Metodologia.....	3
d. Estrutura geral.....	4
1. Corpo de conceitos	6
2. Comércio marítimo	9
a. A evolução histórica do comércio marítimo.....	10
b. O comércio marítimo global na atualidade.....	16
c. O transporte marítimo.....	19
d. O comércio marítimo da Europa e a importância dos portos	21
e. As linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal.....	23
f. Síntese conclusiva	28
3. Ameaças ao comércio marítimo.....	30
a. Diferentes dimensões de ameaças no mar	30
b. Ameaças com origem nos Fenómenos naturais.....	32
c. Ameaças com intervenção humana não deliberada.....	33
d. Ameaças com intervenção humana deliberada.....	34
e. Síntese conclusiva	39
4. Estratégia de segurança marítima.....	41
a. Segurança marítima	41
b. Mitigação de ameaças.....	41
c. Ameaças aos eixos marítimos.....	42
d. Ações para mitigar as ameaças.....	42
e. Medidas de mitigação das ameaças	43

f. Síntese conclusiva	47
5. Prioridades para salvaguardar o comércio marítimo.....	49
a. Medidas de mitigação – critério de prioridades.....	49
b. Análise de medidas de mitigação das ameaças	49
c. Prioridades de nível estratégico.....	52
d. Síntese conclusiva	54
Conclusões.....	55

Apêndices

Apêndice 1 – Matriz de validação do processo metodológico.....	AP - 1
--	--------

Índice de figuras

Figura 1 – Movimento dos centros de comércio marítimo em 5000 anos	10
Figura 2 – Transporte mundial por tipo de carga entre 1990 e 2011.....	18
Figura 3 – Frota mundial de navios, por principais tipos de carga.....	20
Figura 4 – Movimento de carga bruta de mercadorias nos portos da Europa, por via marítima 1997-2010.....	22
Figura 5 – Distribuição geográfica da origem e destino das importações e exportações com Portugal.....	24
Figura 6 – Distribuição geográfica da origem e destino das importações e exportações com Portugal com os 10 principais países da União Europeia.....	24
Figura 7 – Importação de mercadorias em Portugal no ano de 2010, por modos de transporte.....	26
Figura 8 – Origem da importação para Portugal de crude entre 2005-11. Valor percentual para um total de 82,692 milhões toneladas.....	26
Figura 9 – Eixos marítimos principais de importação crude, fonte	27

Resumo

O valor da paz e segurança nos oceanos traduz um sentimento de tranquilidade necessário à prosperidade económica global. O comércio marítimo tem sido desde a antiguidade uma preocupação estratégica dos Estados num período onde existe uma elevada dependência de produtos que são transportados pela via marítima com destaque para os produtos energéticos. Uma interrupção nas linhas de comunicação marítima seria desastrosa nas consequências económicas de qualquer Estado. A perceção errónea da aparente segurança no mar compromete, o insistente flagelo dos ataques de pirataria à navegação comercial.

O estudo desenvolve a identificação das prioridades de nível estratégico para salvaguardar as linhas de comércio de interesse vital para o país. A salvaguarda dos interesses do país situam-se em zonas distantes, com o inconveniente de não ser eficaz a sua ação sustentada de proteção, e quando é, torna-se demasiado onerosa para o Estado.

As causas que estão na origem do desencadear os conflitos inter-Estados, o terrorismo, a pirataria e o crime organizado não estão alcance de se resolverem por Portugal, deixando apenas margem para mitigar as ameaças ao tráfego marítimo

A finalidade deste estudo é encontrar linhas prioritárias de orientação estratégica para salvaguardar os eixos marítimos de interesse vital para Portugal.

ABSTRACT

The value of peace and security in the oceans reflects a feeling of tranquility necessary for overall economic prosperity. The maritime trade since ancient times has been a strategic concern of the States in a period where there is a high dependence products that are transported by sea with emphasis on energy products. An interruption in the sea lines of communication on the economic consequences would be disastrous for any state. The erroneous perception of the apparent compromise safety at sea, the persistent scourge of piracy attacks on merchant shipping.

The study develops the identification of priorities at a strategic level to protect trade lines of vital interest to the country. Safeguarding the interests of the country are located in remote areas with the inconvenience of not being effective in continuous protective action and when it becomes is too costly for the state.

The causes that underlie the trigger inter-state conflicts, terrorism, piracy and organized crime are not achieving to be resolved by Portugal, leaving only room to mitigate the threats to maritime traffic

The purpose of this study is to find lines following strategic priority to safeguard the maritime routes of vital interest to Portugal.

Palavras-Chave

- Ameaças
- Estratégica
- Linhas de comunicação marítimas
- Comércio
- Segurança

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

ADM – Armas de Destruição Massiva
AEE – Área Económica Europeia
CFE – *Conventional Forces in Europe*
CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CSI – *Container Security Initiative*
EUA – Estados Unidos da América
GPL – *Gas Pretroleum Liquid*
I&D – Investigação e Desenvolvimento
IMO – *International Maritime Organization*
MERCOSUL - Mercado Comum do Sul
MSA – *Maritime Situation Awareness*
NAFTA – *North American Free Trade Agreement*
Ro-Ro – Roll on - Roll off
SM – Segurança Marítima
OCDE - Organização para Cooperação e Desenvolvimento Económico
PC – Pergunta Central
PD – Pergunta Derivada
PSI – *Proliferation Security Initiative*
PSM – Perceção Situacional Marítima

Introdução

“Uma língua é o lugar donde se vê o Mundo,
E em que se traçam os limites do nosso pensar e sentir.
Da minha língua vê-se o mar.
Da minha língua ouve-se o seu rumor,
Como da de outros se ouvirá o da floresta ou o silêncio do deserto.
Por isso a voz do mar foi a da nossa inquietação.”

Virgílio Ferreira

O fenómeno da globalização é antigo e já era fonte da ascensão das civilizações humanas: a troca cria valor e o comércio depressa proliferou. Este processo de redução de barreiras ao comércio voluntário do Estado para além das fronteiras nacionais, permitiu a integração de um sistema de interligação, mais profundo e complexo de troca global que tem antecedentes bem antigos onde foi o comércio que impulsionou o transporte marítimo como plataforma potenciadora de riqueza e consequentemente tornado num instrumento de poder e interesse geoeconómico dos Estados.

Na sua génese a segurança do comércio e das suas rotas de navegação, numa abordagem simples tornam a sua avaliação livre de perigos e ameaças uma vez que no mar não existem povos, mas depressa a civilização percebeu que no mar o ambiente por si só é um meio hostil e as inúmeras ameaças assumem diferentes dimensões.

O fenómeno da globalização a segurança dos transportes e das vias de comunicação assumem um papel preponderante no desenvolvimento da economia mundial. O transporte marítimo é responsável por cerca de 90% de bens transacionados em todo o mundo (IMO, 2012, p. 7) e Portugal com a sua tradição histórica e localização geográfica tem de garantir a segurança do comércio marítimo de interesse vital para o país.

Face o que antecede, o trabalho desenvolve um estudo sobre o tema, comércio marítimo seguro - prioridades para salvaguardar as linhas e o comércio marítimo de interesse vital para Portugal.

a. Objeto de estudo e sua delimitação

O nosso objeto de estudo é o comércio marítimo de interesse vital para o país, como fator de sustentação e desenvolvimento da economia nacional, tendo em vista identificar as prioridades para salvaguardar linhas de comércio marítimo.

A delimitação do estudo obedece a um enquadramento conceptual vertido no corpo de conceitos e a um enquadramento na atualidade. Modelo desenvolve pela análise de dados que permitam identificar os principais eixos de onde derivam as mercadorias para Portugal, mesmo que na falta de alguma informação seja possível deduzir essa origem. Identificados os eixos de comunicação marítimos, são identificadas as ameaças que em contexto marítimo concorrem para afetar a segurança comprometendo o normal e regular fluxo de comércio marítimo. Com as ameaças identificadas são determinadas as medidas que permitem mitigá-las e no fim são cruzadas por forma a priorizá-las pelo impacto que conseguem mitigar. Nesta análise o estudo mantém-se no nível estratégico sendo necessário em momentos fundamentais descer ao nível operacional.

Nas pesquisas não foi possível discriminar a origem dos portos de mercadorias não energéticos com destino a Portugal, condicionando em parte este detalhe. Contudo com informação abordada ao longo do estudo foi possível determinar por relativa aproximação uma solução que parece satisfazer o resultado.

A análise da evolução do comércio marítimo centra-se na importância do comércio a nível global e como o transporte marítimo contribuiu para a evolução da economia e como se desenvolveu ao longo do tempo, chegando ao caso concreto de Portugal. Ao nível nacional é analisada a importância dos portos nacionais e identificadas as linhas de comércio marítimo de interesse vital para o país.

São analisadas as diferentes ameaças às linhas de comércio marítimo por forma a permitir num quadro adaptado ao ambiente interno e externo, identificar as respetivas ameaças, vulnerabilidades, oportunidades e potencialidades subjacentes ao transporte marítimo.

O corolário do trabalho pretende deixar como linha de orientação estratégica a identificação, análise e reflexão de um modelo de abordagem para definir um conjunto de prioridades de nível estratégico para assegurar o comércio marítimo vital do país e qual o *state of the art* do transporte marítimo seguro nas suas diferentes dimensões.

b. Definição dos objetivos da investigação

A presente investigação tem como objetivo contribuir para a edificação e adequação de uma estrutura de nível estratégico de segurança marítima para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal. Face ao que antecede foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- Identificar as linhas de comércio marítimas de interesse vital para Portugal;
- Analisar as diferentes de ameaças às linhas de comércio marítimo;
- Analisar as medidas de mitigação de âmbito estratégico necessárias;
- Identificar prioritárias de nível estratégica para a salvaguarda das linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal.

c. Metodologia

Para a elaboração do trabalho será seguido o método científico proposto por *Quivy* e *Campanhoudt*. A opção de metodologia usada foi o método indutivo, iniciando a análise no comércio internacional global e os princípios subjacentes à sua segurança até ao caso particular das linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal induzindo num conjunto de ações que sustentam as prioridades para a salvaguarda do comércio nacional.

A metodologia de trabalho passou pela consulta de fontes bibliográficas, nomeadamente documentos, e entrevistas de exploração referidas em bibliografia ao trabalho, o que permitiu a análise de conteúdos relacionados com a temática em estudo.

O método desenvolveu-se com uma pergunta central ao tema, derivando num conjunto de perguntas derivadas no seguimento dos objetivos específicos em oposição às hipóteses a fim de serem confirmadas ou infirmadas.

A pergunta central que domina o tema é:

“Quais as prioridades de nível estratégico, para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal?”

Face à pergunta central identificam-se as seguintes quatro perguntas derivadas:

PD1: “Como se desenvolve o comércio marítimo de interesse para Portugal?”

H1: “O comércio marítimo internacional evoluiu para um comércio interdependente ao nível global, onde Portugal estabelece relações de comércio em função dos produtos de interesse vital para o país, definindo os seus principais eixos marítimos”.

PD2: “Quais as principais ameaças às linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal?”

H2: “No domínio marítimo a proliferação de ameaças desenvolve-se em duas vertentes: nos portos e no mar. No entanto nem todas afetam diretamente o normal e regular fluxo das linhas de comércio marítimo de interesse para Portugal”.

PD3: “Quais as medidas de nível estratégico que permitem mitigar as ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal?”

H3: “As ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal são mitigadas por ações de diferentes níveis, instrumentalizados em medidas de mitigação”.

PD4: “Que prioridades se identificam para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal?”

H4: “Nas medidas identificadas para a mitigação das ameaças, à segurança dos eixos marítimos de interesse vital para Portugal, todas apresentam impacto com níveis de intervenção diferenciados”.

d. Estrutura geral

O trabalho assenta numa estrutura de perguntas hierarquizadas que derivam de uma pergunta central que integra o enunciado do trabalho. Desta forma para obter a resposta às perguntas derivadas de acordo com a metodologia atrás referida, são desenvolvidos cinco capítulos.

Após o capítulo introdutório, existe um corpo de conceitos enquadrante dos conceitos considerados de relevância para o desenvolvimento da análise.

O segundo capítulo, analisa a forma como se desenvolve o comércio marítimo global destacando a importância dos portos e do transporte marítimo a nível global, passando pelo que está definido para a política de transporte europeia e nacional. Atendendo ao percurso de análise do global até ao particular caso de Portugal, é analisado qual o comércio marítimo de interesse vital para o país.

O segundo capítulo analisa, o quadro de ameaças nas diferentes dimensões que envolvem a atividade de transporte marítimo num mundo multipolar e num contexto de equilíbrio sustentável com o ambiente, tornando um desafio de maior complexidade na análise.

O terceiro capítulo incidirá sobre como se pode desenvolver a segurança marítima, nas suas vertentes *safety*¹ e *security*², restringindo a vasta complexidade de informação do mar no que se define pelo conhecimento situacional marítimo, por forma a garantir a segurança física das linhas que estabelecem o comércio marítimo de interesse vital para o país. Desenvolve, as ações de mitigação às ameaças anteriormente identificadas integrando de forma holística os diferentes ambientes da segurança ao comércio marítimo, ilustrando orientações de nível estratégico como a cooperação e partilha de informação internacional, as alianças e a diplomacia.

O quarto capítulo desenvolve uma reflexão de ponderação com critérios assumidos pelos indicadores de seleção identificados na análise da evolução do comércio marítimo do primeiro capítulo com a finalidade de obter as linhas de orientação prioritárias de nível estratégico para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para o país.

A conclusão sumariza o resultado da análise desenvolvida, os detalhes exclusivamente importantes por forma a seguir o percurso metodológico até à resposta da pergunta central.

A salvaguarda das rotas marítimas de interesse para o país, situam-se em zonas distantes com o inconveniente de não ser eficaz a sua ação sustentada de proteção, e quando é torna-se demasiado onerosa para o Estado. As causas que estão na origem no desencadear das ameaças, não estão alcance de se resolverem por Portugal, deixando margem apenas, para mitigar as ameaças ao tráfego marítimo.

¹ *Safety* , descrito no corpo de conceitos.

² *Security*, descrito no corpo de conceitos.

1. Corpo de conceitos

Serão apresentados formalmente diversos conceitos, por forma a serem caracterizados no contexto do presente trabalho.

Perceção Situacional Marítima (PSM), também designado por *Maritime Situational Awareness (MSA)*, é uma ferramenta de informação integrada para identificar atempadamente potenciais ameaças bem como as apropriadas respostas no adequado tempo com a capacidade para intervir entre o nível de prevenção até à interdição (Klein, 2010, p. 203). Traduz-se num estado superior de conhecimento com capacidade de perceber o que podem ser as vulnerabilidades, ameaças, potencialidades e oportunidades no ambiente marítimo envolvente, exigindo um domínio nos instrumentos de monitorização da situação física, política, económica, social, cultural, cibernética e militar numa determinada área.

Cooperação internacional, é um mecanismo sinérgico que permite às nações retirar valor acrescentado quando reunidos nos mesmos objetivos finais está o mesmo valor desejado;

Shipping, é o processo físico de transporte de mercadorias, bens, ou carga, por terra, mar ou ar. Como nem sempre as unidades de produção não estão junto das matérias-primas nem dos consumidores finais, a expressão *shipping*, designa a carga a ser enviada no espaço e tempo fazendo uso de diferentes modos de transporte em função dos percursos pré-definidos entre a origem e destino.

Tipo de carga, expressão para agrupar a especificidade do navio adequado ao tipo de carga. A carga líquida pode ser dividida no GPL³ para transporte de gasosos liquefeitos e *tanker* para líquidos destacando a sua grande maioria designada por petroleiros. A carga seca pode ser dividida em *Bulk*, designando transporte a granel⁴ de mercadorias, Transporte a granel ou Contentores.

³ GPL - *Gas petroleum liquid*.

⁴ O transporte a granel, é a expressão usada para o transporte de mercadorias que são acondicionadas a monte no porão de carga, como por exemplo o transporte de cereais, ferro e outros. As cinco mercadorias deste tipo mais transportadas são: ferro, cereais, carvão, bauxite/alumina e fosfatos (UNCTAD, 2011, p. 7).

Perigo, é uma condição inerente às características de um processo ou sistema, suscetível de provocar ou desencadear de forma repentina ou imprevista pela ação do homem ou da natureza danos significativos no espaço e tempo, a pessoas bens ou ambiente (Almeida, 2011).

Ameaça, é qualquer acontecimento ou ação (em curso ou previsível), de variada natureza (militar, económica, ambiental, etc.) que contraria a consecução de um objetivo e que, normalmente, é causador de danos, materiais ou morais, sendo que no âmbito da estratégia consideram-se principalmente as ameaças provenientes de uma vontade consciente, analisando o produto das possibilidades pelas intenções (Couto, 1989).

Prioridades (interagências) – Fator de constrangimento nas relações interinstitucionais. As instituições podem partilhar a visão e os objetivos, mas possuir perspectivas diferentes sobre o que fazer e quando (Palma, 2011, p. 62).

Segurança, “é o estado ou condição que se estabelece num determinado ambiente, através da utilização de medidas adequadas, com vista à sua preservação e à condução de atividades, no seu interior ou em seu proveito, sem ruturas” (Carlos Alves apud Silvério (2008, p. 38)

Safety, é a segurança do ponto de vista da integridade e salvaguarda de pessoas, bens, materiais e ambiente. Visa essencialmente a condução segura da navegação, em função do bom estado da plataforma (navio) e do respeito pelas normas para evitar acidentes no mar (Cajarabille, 2010)

Security, visa a segurança de pessoas e bens contra eventuais ameaças e ataques (Cajarabille, 2010)

A **segurança interna** é a atividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática (LSI, 2008).

Segurança Nacional é, “a condição alcançada por um país como consequência do desenvolvimento harmonioso do seu Poder Nacional e de ter adotado previsões e ações tendentes a atenuar ou eliminar as vulnerabilidades, de modo a assegurar a satisfação dos Objetivos Nacionais, tendo em consideração os riscos e ameaças internas e externas no respeito pelo ordenamento constitucional, legal e regulamentar” (Alves apud Cândido (2011, p. 31).

2. Comércio marítimo

Vivemos num mundo global onde o comércio internacional é o motor responsável pelo crescimento económico e consequentemente potenciador da evolução a que assistimos até aos dias de hoje.

No ano de 2000 o Secretário-Geral das Nações Unidas, Kofi Annan reconhecia os benefícios para a evolução que o processo da globalização e os seus fatores associados permitiram ultrapassar com o comércio internacional, “...A globalização tem sido possível graças à eliminação progressiva de barreiras ao comércio e de capitais com mobilidade, avanços tecnológicos fundamentais, com custos decrescentes de transporte, comunicação e computação. Com uma lógica integradora parece inexorável, e de dinâmica irresistível” (IMO, 2005).

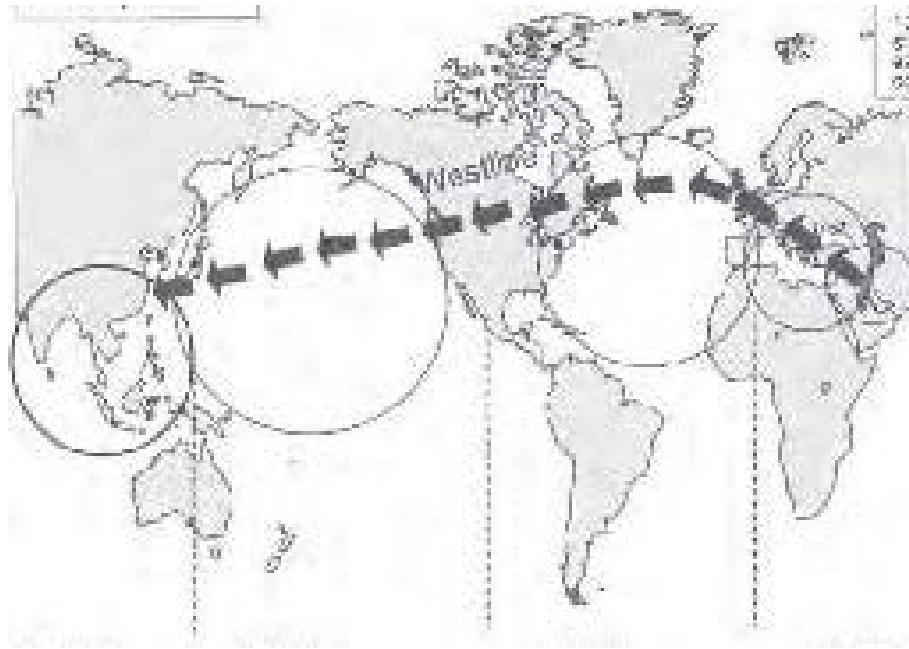
O comércio é uma troca voluntária entre duas ou mais entidades que resulta da necessidade de equilibrar a escassez de procura ou oferta de um excedente de produtos, bens ou serviços. Inicialmente surge como uma necessidade à subsistência do ser humano. Posteriormente com a evolução das sociedades é um conceito alargado a todo o tipo de bens e serviços na satisfação de necessidades ou luxos. As trocas são concretizadas entre produtos numa base comum de equivalência pelo valor atribuído por cada um dos produtos, com a finalidade de obter benefício mútuo ou seja sem prejuízo na transação. No entanto, a prática nem sempre assim determinou e os gregos no século VIII a.C. surgem como os primeiros povos a introduzir a moeda como valor de equilíbrio na transação de produtos (Dias, 2004, p. 16).

A intensificação do comércio marítimo permite uma estruturação social e sofisticação cultural potenciando a necessidade de ostentação como símbolo do poder e da riqueza. A vulgarização de utilização de alguns metais, torna os Estados mais vulneráveis numa dimensão ainda mais vasta quando se trata de metais essenciais para a produção de armamento mais forte e eficaz. Com o domínio do povo Fenício na arte de navegar no mar mediterrâneo foi possível prosperar o comércio por via marítima. Este desenvolvimento permitiu a formação de rotas comerciais e, consequentemente, deu origem aos grandes descobrimentos e às trocas internacionais a partir do conhecimento de produtos típicos de diversas regiões do mundo. A intensificação do comércio marítimo permite uma estruturação social e sofisticação cultural potenciando a necessidade de ostentação como símbolo do poder e da riqueza. A vulgarização de utilização de alguns metais, torna os estados mais vulneráveis numa dimensão ainda mais vasta quando se trata de metais essenciais para a produção de armamento mais forte e eficaz (Dias, 2004, p. 17).

a. A evolução histórica do comércio marítimo

De acordo com a teoria da linha ocidental de Stopford (1997), ao longo de 5000 anos de história e orientado pela força económica subjacente ao comércio mundial assistiu-se a um movimento do centro de transporte marítimo de oriente para ocidente.

Figura 1 – Movimento dos centros de comércio marítimo em 5000 anos (Stopford, 1997, p. 255).



(1) O mediterrâneo e o Oceano Índico

Numa primeira fase as trocas comerciais centravam-se no mediterrâneo oriental iniciando-se por um lado no atual Líbano em 3000 a.C. estendendo-se, para oeste até Rhodes, Creta, Grécia Continental, Roma, norte da Itália e mais a sul no oceano Índico.

Durante quase mil anos, é possível constatar o desenvolvimento do comércio marítimo costeiro do Golfo Pérsico até ao Leste do Mediterrâneo. Desenvolvido pelas três civilizações daquela época, localizadas nos vales do rio Nilo (Egito), Tigre e *Eufrates* (Mesopotâmia) e o rio *Indus* (*Harappa*)⁵. A população na altura somava cerca de 750 mil, mais de dez vezes maior que a densidade populacional no Norte da Europa e com grande parte do comércio a desenvolver-se pelos canais fluviais, caracterizados pela proteção que a linha costeira conferia às rotas comerciais fluviais (Stopford, 1997, p. 255).

⁵ *Harappa* situada em *Punjab*, Paquistão, era uma das cidades da antiga civilização *Harappa*, antes chamada civilização do *Vale do Indo*, ocupou o lugar central no mundo, nos quarto e terceiro milénios a.C. com uma extensão por mais de 1,5 milhões de quilómetros quadrados, mais que os antigos Egito e Mesopotâmia juntos. Constituindo base histórica cultural da Índia, foi destruída por volta de 1900 a.C.

(2) A Grécia

A ascensão comercial da Grécia deu-se com o crescimento das grandes cidades no Mediterrâneo central, como Cartago e Siracusa, no Norte de África, Atenas na Grécia e em Memphis no Egito. O centro do comércio deslocava-se assim, para o Mediterrâneo Oriental. À medida que o comércio fenício diminuía maior era a centralidade comercial grega, dominado por quatro cidades: Atenas, Rhodes, Alexandria e Antakia (Stopford, 1997, p. 256).

(3) O império Romano

Com o crescimento económico e político de Roma, o centro do comércio mudou-se para Itália e surge a era do comércio Romano. Roma importava produtos desde da Península Ibérica, norte da África até ao Mar Negro. Durante cerca de 200 anos, o império Romano controlou a costa do Mediterrâneo, Mar Negro e exerceu também alguma influência sobre o controlo da Grã-Bretanha expandindo o comércio nas cidades mais a leste face à ainda prosperidade do Líbano e Egito, onde as rotas comerciais do oriente entravam no mediterrâneo. No séc. III d.C. o Império Romano dividiu-se administrativamente fundando no lado mais desenvolvido a oriente a capital da Constantinopla, com o império Bizantino a centrar aqui o comércio com o domínio das rotas comerciais de todo o mar mediterrâneo. Apesar do império Islâmico controlar toda a costa sul do Mediterrâneo, o uso do transporte marítimo foi muito muito desprezado em prol do transporte de mercadorias por caravanas e camelos (Stopford, 1997, p. 257).

A economia da Europa do Norte na Idade Média começou a crescer, com base particularmente na indústria da lã de Inglaterra e na indústria têxtil de Flandres. Os vikings tinham aberto o comércio entre o Mar Báltico e Europa do Norte, o transporte de peixe, lã vinho e milho. O mundo tinha agora dois centros económicos, um no Mediterrâneo Oriental, e outro no Norte da Europa cuja ligação tinha que ser por via marítima até Veneza ou Génova e via terrestre atravessando os Alpes.

(4) Veneza o primeiro *hub* comercial

Surgia assim a era de Veneza, entre o ano 500 e o séc. XIII como um novo polo comercial e de transporte uma vez que até a própria construção naval se desenvolveu. A queda do império Bizantino e as elevadas taxas praticadas tornaram a concorrência comercial de Veneza mais atrativa, alterando o destino das novas rotas marítimas para Veneza. Não satisfeitos, os comerciantes Bizantinos encontram a solução dos seus problemas na troca dos serviços de transporte, porque em 1081 é-lhes concedido o direito de comercializar em qualquer lugar dentro de seus limites, sem restrições ou tributação de

qualquer espécie (Stopford, 1997, p. 258). Surgem assim as primeiras empresas e agentes de navegação tornando Veneza no primeiro *hub* (designação para o ponto de articulação com outros meios de transporte com a finalidade de tornar o sistema de transporte eficiente no alcance e no tempo de trajeto).

(5) Europa e o início dos descobrimentos

No século X, o noroeste da Europa assume um protagonismo comercial superior, e coloca nas rotas comerciais as cidades Hanseática⁶. Entre as cidades de Hamburgo e *Lübeck*, que inspiraram diversas outras associações de outras cidades contava cerca de 90 cidades do mar do Norte e do mar Báltico, entre elas: Amsterdão, *Bergen*, Bordéus, *Bruges*, Colónia, Cracóvia, Génova, *Groningen*, *Hildesheim*, Londres, Nantes, *Novgorod*, Praga, *Reval*, Riga, *Rostock*, *Stralsund*, *Toruń*, Varsóvia, Veneza, *Wismar*.

Com a queda de Constantinopla para os Otomanos em 1453, fecharam-se as rotas de comércio do Oriente, perdendo o comércio da especiaria e os potenciais lucros provenientes da Índia (Stopford, 1997, p. 258). Com o início da época dos Descobrimentos no oceano Atlântico são sulcados nos oceanos, novos caminhos marítimos pelos portugueses e espanhóis, até à ascensão do império Britânico, a tornar-se o principal centro de comércio marítimo. O comércio Europeu estimulado por novas descobertas leva novos exploradores a aventurarem-se no Atlântico hostil, para procurar novas rotas marítimas das especiarias livre dos riscos, custos e demoras das rotas terrestres que a via marítima obviou. Ao fazê-lo o centro do comércio dá mais um passo a oeste.

Em 1498 Vasco da Gama consegue descobrir pela primeira vez o caminho marítimo para a Índia. O poder naval garantia a proteção do comércio marítimo em terra e no mar. Primeiro nas infraestruturas necessárias em terra como os portos, entrepostos comerciais, estaleiros navais e a capacidade para reabastecer os navios por forma a completar a viagem de regresso (Rocha, 2009, p. 52). De seguida, na viagem marítima com a adversidade inerente à hostilidade imprevista das condições hidro e oceanográficas bem como das eventuais ameaças em portos de escala na viagem de regresso.

Em 1520 Fernão Magalhães ao serviço de Espanha, inicia a sua viagem de circumnavegação e dobra o Cabo *Horn* entrando no Pacífico para navegar no sentido

⁶ A Liga Hanseática foi uma aliança de cidades mercantis que estabeleceu e manteve um monopólio comercial sobre quase todo norte da Europa e Báltico. De início com carácter essencialmente económico, desdobrou-se posteriormente numa aliança política. Teve início entre o séc. XII e XII e terminou com o tratado de *Westfalia* 1648.

oeste-leste. É morto em campanha em *Cebu* nas Filipinas e a viagem de circunavegação é completada por *Juan Sebastián Elcano*. Os descobrimentos do final do séc. XV, transformaram o transporte marítimo num negócio global, integrando pela primeira vez os Mares Mediterrâneo, do Norte, Báltico e os Oceanos Atlântico, Índico e Pacífico.

(6) Holanda no centro do comércio marítimo da Europa

Bem no centro da Europa, os portos holandeses de Antuérpia e Amesterdão foram idealmente localizados para beneficiar desta tendência. Na encruzilhada dos principais sistemas comerciais do interior da Europa disseminavam muito bem o comércio até ao norte da Itália e Báltico. Entre 1520 e 1576 Antuérpia foi o armazém mercantil do comércio mundial, onde os comerciantes evoluíram para capitalistas, devido aos elevados lucros no volume negócios, seguindo-se Amesterdão onde os custos operacionais de navios holandeses eram inferiores a qualquer outro navio do mundo (Stopford, 1997, p. 259).

(7) Comércio marítimo britânico

Com o início da revolução industrial no séc. XVII, a promover inúmeras inovações técnicas aliado a uma balança comercial favorável, Inglaterra enfrentou os holandeses numa elevada concorrência superando o transporte e comércio marítimo global.

O parlamento britânico promulgou uma série de leis protecionistas ao transporte marítimo com o intuito de excluir os holandeses do comércio rentável. A lei não permitia a importação de produtos que não tivesse origem em plantações britânicas ou que fosse transportada por navios que arvorassem a bandeira britânica. Os portos da costa britânica enriqueceram com os lucros do comércio atlântico de açúcar, algodão, tabaco e escravos e as exportações de têxteis, ferragens, pregos e vidro apresentavam um grande crescimento (Stopford, 1997, p. 260). Depressa se assistiu ao declínio da supremacia marítima holandesa, movimentando uma vez mais o centro de comércio para Londres com o princípio do que viria a ser o império marítimo Britânico que se estendia por todo o globo, controlando metade do transporte do mundo em alto mar e três quartos de sua construção naval.

O Atlântico Norte e o Mediterrâneo no séc. XIX eram marcados pela indústria, tornando-se no centro do comércio marítimo, com o seu auge nas primeiras décadas do séc. XX quando transatlânticos de alta velocidade de transporte de passageiros e carga ligam os principais portos do Norte da Europa com Norte da América.

(8) A Europa na segunda metade do séc. XX

Com o final da Segunda Guerra Mundial assistiu-se a uma mudança no padrão da navegação e comércio com grandes efeitos para a indústria marítima. As colónias

tornaram-se independentes, iniciando um processo de devolução que fragilizaram a estrutura segura, económica e política onde as companhias marítimas europeias tinham anteriormente operado (Stopford, 1997, p. 261). No entanto, à medida que o mundo económico se afastava do padrão colonial os países em desenvolvimento com parceiros iguais, procuravam um realinhamento do comércio e as empresas transportadoras sofriam um duro golpe de mudança.

A Europa continua a precisar de matérias-primas porque a Ásia aparecia já como um potencial concorrente a querer emergir no mercado. A expansão das indústrias pesadas, tais como aço e alumínio, bem como as importações do petróleo o carvão e os transportes de granéis trouxe uma melhoria ao crescimento da Europa. No início dos anos 70 a economia Europeia estava amadurecida e com uma procura por bens intensivos de matérias-primas como o aço, de alumínio e de eletricidade estabilizada, estagnando as importações.

(9) O Transporte marítimo dos Estados Unidos da América (EUA)

Grande parte da tecnologia para transporte a granel, movimentação de carga integrada, contentorização e produção em larga escala de navios mercantes teve origem nos EUA. Também foi nos EUA que se deu o primeiro passo no desenvolvimento de normas internacionais de navegação, designado por *International Maritime Conference* em 1889. Foram os Armadores norte-americanos que desenvolveram os primeiros registos de navios na década de 1930 culminando com o *Oil Pollution Act*⁷ em 1990.

No início do século XX, os EUA tinham uma posição forte no transporte marítimo no entanto com uma elevada dependência das frotas de outros países para realizar seu comércio exterior. A sua pequena frota nacional era para assegurar o comércio interno.

Com o início da Primeira Guerra Mundial o transporte marítimo em alto mar tornou-se um risco muito elevado do ponto de vista humano e financeiro uma vez que o afundamento de navios era a arma de arremesso do bloco Germânico. Com o afastamento dos navios estrangeiros nas linhas de abastecimento surgiram fortes perturbações no comércio dos EUA, dando lugar ao conhecido *Merchant Marine Act* em 1920 também conhecido por *Act of Jones*. O ato foi aprovado em resposta a preocupações sobre a saúde

⁷ Oil Pollution Act, é um ato que serve para mitigar e prevenir responsabilidade civil dos derrames de petróleo no futuro ao largo da costa dos EUA. A lei afirma que as empresas devem ter um plano para evitar derrames de petróleo imprevistos, com capacidade de contenção e um plano de limpeza. A lei também inclui uma cláusula a proibir a operação de qualquer navio em Prince William Sound - Alaska, face ao acidente em 22 março de 1989, que causou um derrame de petróleo com mais de 1 milhão gal ~3.800 m³

da marinha mercante americana e estabeleceu um sistema de benefícios para as tripulações, do comandante ao marinheiro, com o reconhecimento do perigo inerente ao trabalho do mar.

Após a Segunda Guerra Mundial os EUA tiveram um crescimento na sua atividade marítima pela sua elevada participação nas exportações e importações via marítima, no entanto a sua duração foi limitada até meados da década de 1950 pela capacidade de reconstrução da frota mercante Europeia que veio ocupar essa liderança (Stopford, 1997, p. 262). Os elevados custos associados às leis fiscais e legislação marítima restritiva promoveram uma procura no registo de navios dos EUA com outras bandeiras de conveniência contribuindo ainda mais para o fosso entre as transportadoras de bandeiras dos EUA e Europa.

(10) A deslocação do comércio do Pacífico para o Índico

Com o amadurecimento do comércio marítimo no Oceano Atlântico o centro do crescimento económico movimenta-se para os oceanos Pacífico e Índico.

Em 1960 o desenvolvimento das indústrias de construção naval, automóveis e transporte de aço contribuíram para o crescimento da economia japonesa. Entre 1965 e 1972 o Japão era responsável por cerca de 80 por cento do crescimento das trocas comerciais da carga seca de alto mar (Stopford, 1997, p. 263). No início da década de 1970, o Japão tinha metade da indústria naval mundial e controlava a maior frota de transporte comercial do mundo, tendo em conta as embarcações de registo aberto (com registo em países de bandeira de conveniências face às taxas e legislação em vigor nesses países).

Com um concorrente como a Coreia do Sul a emergir em 1970, no mercado mundial nas indústrias pesadas, tais como o aço, veículos e motores, o centro de comércio desloca-se para o Mar do Japão, uma vez mais para Oeste. A dinâmica do mercado é rápida e passadas duas décadas a economia chinesa estabelece relações com o Mundo (Stopford, 1997, p. 264) movimentando o centro do comércio ainda mais para oeste no agrupamento de países da região de Singapura.

(11) Balanço histórico do comércio mundial

Na teoria de Stopford (1997, pp. 254-255) o centro de comércio marítimo apareceu no Mediterrâneo Oriental, em 3000 aC e ao longo desta retrospectiva assistimos ao seu deslocamento sucessivamente para oeste.

O desenvolvimento comercial internacional na sua evolução andou a par com o transporte marítimo, porque mesmo que isso não fosse evidente, depressa as alternativas em pesquisa procuravam novos caminhos livre de perigos e assaltos nas comuns rotas terrestres encontrando no mar um ambiente que por algum motivo existia essa liberdade e segurança para o transporte.

Outro detalhe, que parece ser transversal ao longo do tempo é que no transporte marítimo é possível concentrar cargas a transportar em volume e peso que por via terrestre por muito vantajosa que fosse a invenção da “roda” a limitação em peso e espaço era incomparável com a via marítima.

Na observação mais atenta, do que podia ser um padrão do comércio marítimo global, verificamos que ao longo da história este padrão, resume-se na relação interdependente do comércio internacional ao procurar escoar em quantidade de forma rápida, fiável e segura maiores fluxos de matérias-primas ou transformadas. Por outro lado a necessidade aguça o engenho e o caso do porto de Veneza servir no que se considera o primeiro *hub*, porto comercial com capacidade para difundir os produtos comercializados do oriente com destino ao norte da Europa revelou uma inovação que hoje ainda se procura expandir com melhorias na eficácia dos transportes marítimos.

Após o início dos descobrimentos, com a assinalável descoberta do caminho marítimo para a Índia, a geografia do comércio mundial hoje ainda revela entre o Atlântico o Pacífico e o Índico, ser o Atlântico, o oceano com maior volume de comércio com uma proveniência de economias mais maduras.

b. O comércio marítimo global na atualidade

A era de interdependência própria do fenómeno de mundialização tem ultrapassado com superior facilidade as fronteiras política e administrativa alimentando um crescente desenvolvimento económico. A par deste desenvolvimento está o inevitável sistema de transportes e toda a indústria subjacente onde o transporte marítimo e o *shipping* permitem aproximar os três vértices do triângulo logístico: matérias-primas, indústria e mercados

No passado os mercados mais importantes foram essencialmente locais em função da disponibilidade dos mais importantes produtos e matérias-primas. Com a interação entre as comunidades cresceu o comércio ao nível regional. Com o desenvolvimento do mundo a proximidade de matérias-primas e mercados tornaram-se os fatores que, acima de todos os outros, moldaram a economia mundial e, em particular, o comércio a principais padrões e

rotas de transporte. Hoje, o comércio internacional tem evoluído ao ponto em que quase nenhuma nação pode ser totalmente autossuficiente. Onde o envolvimento de cada país depende necessariamente de recursos externos.

Na interdependência económica permite a sustentação económica, uma vez que no processo da venda do produto produzido permite preencher as lacunas de inexistência de recursos ou incapacidade de produção. A independência induz o colapso uma vez que não é conhecido nenhum território com capacidade autossuficiente em recursos e se ainda se provasse continuava a faltar o inevitável conhecimento e capacidade de produção.

O equilíbrio sinérgico obtido pela interdependência e inter-conetividade do comércio global, resulta de quem tem acesso a recursos naturais, com a capacidade de converter esses recursos em produtos úteis para o bem da humanidade, com escoamento para as necessidades de procura que permitam a troca, disponibilizando numa plataforma sistémica do transporte global.

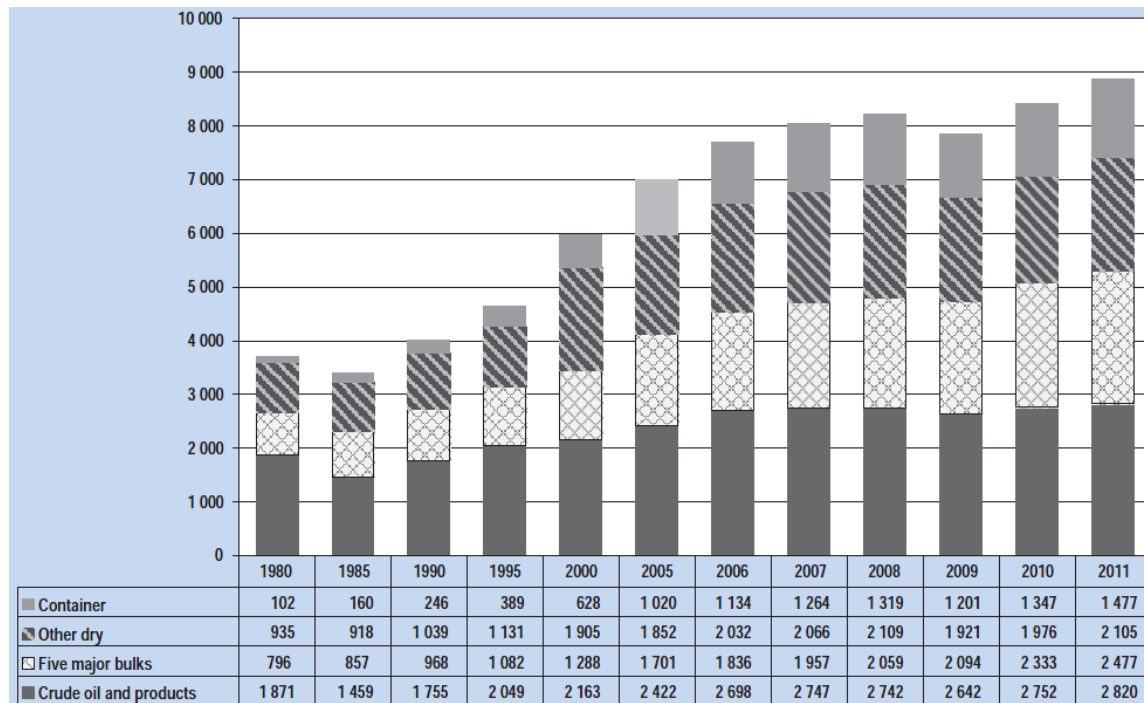
É visível no gráfico da figura 2 a tendência crescente dos diferentes tipos de transporte com a particularidade do ano 2009 que corresponde ao reflexo do impacto económico global em 2008, onde se prova a relação das condições macroeconómica com o transporte marítimo (UNCTAD, 2011, p. 7).

O ano de 2010, revela uma superação da contração em 2009 acentuado com o crescimento para o ano de 2011. Só o petróleo e derivados correspondem a quase um terço do volume total. E se agruparmos o transporte de granel, líquido e seco seja os *bulks* e *tanquers*, verifica-se que o maior volume do transporte marítimo internacional de carga é desenvolvido em transporte a granel.

Na observação no transporte dos *five major bulks*, outros graneis secos e contentores, verifica-se que o peso do comércio marítimo global, continua a ser dominada por produtos que sustentam a comodidade, atendendo à crescente quota de transporte de contentores.

A elevada taxa de crescimento do comércio internacional nas últimas duas décadas deve-se à alteração do processo produtivo industrial atual assentar na divisão da cadeia de produção, com diferentes fases de produção localizadas em países distintos (Banco de Portugal, 2009, p. 272).

Figura 2 – Transporte mundial por tipo de carga entre 1990 e 2011, em milhões de *ton-miles* (UNCTAD, 2011, p. 10)



O transporte marítimo internacional revela ser um importante indicador da tendência da produção industrial mundial espelhando a evolução do PIB global, regional e local. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) publicou, o índice de produção industrial para países que estão dentro e fora da OCDE revelando a recuperação no ano de 2010 após a queda em 2009 reflexo da crise em 2008. Destacam-se os países do no oriente com a sua produção industrial em expansão a República da Coreia e a China (UNCTAD, 2011, p. 2).

No topo da transformação a par com outras economias que mais crescem no mundo, como Índia e Indonésia, a China ultrapassou o Japão como segunda maior economia do mundo. Destacando-se já com efeito no ano anterior, conforme referido pelas Nações Unidas (UNCTAD, 2011, p. 2) foi a classificação do Brasil como sétima maior economia do mundo ao ultrapassar Itália. A previsão que os países do BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China) podem ultrapassar os países do G-7 no volume das suas economias até 2018 revela um interesse particular por outras economias mais próximas do Atlântico sul.

c. O transporte marítimo

No triângulo logístico composto pelos produtores, consumidores e mercados, a principal tarefa da indústria do transporte marítimo é movimentar cargas pela via marítima entre produtores e consumidores numa lógica que satisfaça as necessidades dos mercados. No entanto, a necessidade dos mercados permitiu uma evolução da função transporte, do ponto de vista do cliente, num serviço com uma grande variedade de especificidades. A satisfação das necessidades dos clientes que enfrentam os desafios de uma economia cada vez mais globalizada com processos de produção dispersos por diferentes regiões do globo, potenciam o transporte internacional obedecendo a quatro fatores essenciais: o preço, velocidade, fiabilidade e segurança (Stopford, 1997, pp. 10-12).

Atendendo à diversidade de navios da marinha mercante podemos usar a classificação por categorias: militar, comércio, indústria e auxiliares. Os navios de comércio dividem-se em carga a granel (*bulk*), geral (*other dry*), especial e passageiros, onde os navios de carga é possível detalhar em função da carga da seguinte forma (Correia, 2010, pp. 145-147):

Frota de **carga a granel**, são os navios que transportam no porão a carga tipo sólida como os cereais e cimento e outros produtos em grão. A carga a granel no estado líquido é transportada pelos petroleiros. Os navios de **carga especial** transportam produtos químicos, o gás natural liquefeito designado por *LNG*⁸ e produtos refrigerados.

Na **carga geral** existem os navios *multiurpose*, *box-type*, *heavy-lift*, *Ro-Ro* (*Roll on – Roll Off*) e porta contentores.

A frota de não carga são os navios usados na indústria como pesca, dragas, atividades marítimo-turística e de passageiros que podem ser designados por navios de cruzeiro, *ferries* (transporte de pessoas e veículos), *log carriers* e *castle carriers*. Ainda neste grupo existem os navios auxiliares à atividade marítima como rebocadores, pilotos, logística, salvamento, combate a incêndios e poluição, investigação e quebra-gelos.

Importa ainda referir que no transporte marítimo existem dois mercados de transporte com características económicas bem distintas com impacto na estratégia de exploração portuária, o transporte por afretamento e o transporte de linha regular (Almeida, 2011, p. 1).

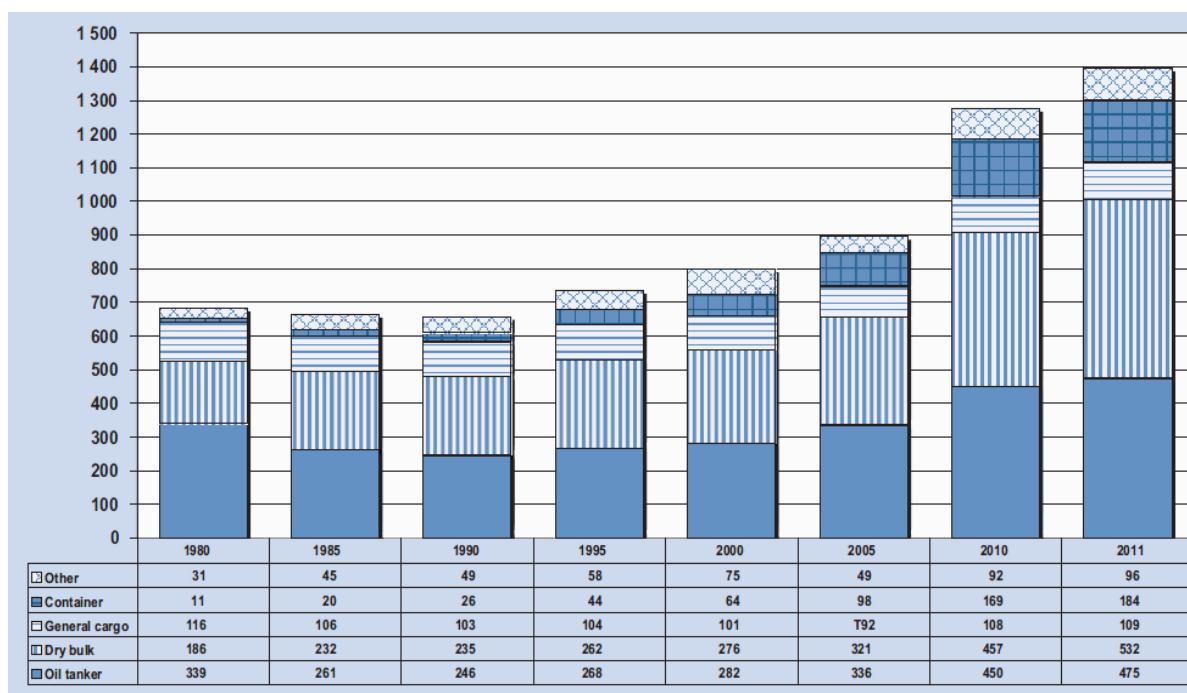
⁸ *LNG - liquefied natural gas*

O **transporte por afretamento** é um serviço irregular caracterizado por transportar essencialmente matérias-primas em navios graneleiros recorrendo a uma cadeia logística simples onde pratica apenas dois a três portos no máximo. A sua concorrência é muito forte e exige da instalação portuária uma eficiência importante.

O **transporte de linha regular** é um serviço regular caracterizado por transportar produtos manufaturados em navios *multipurpose*, e porta contentores recorrendo a uma cadeia logística complexa onde pode praticar vários portos. A sua concorrência é limitada e exige da instalação portuária uma eficiência muito importante.

A figura 3 demonstra a crescente evolução da frota mundial de navios a acompanhar o aumento na procura do transporte marítimo. O número de navios destinados ao transporte de petróleo e derivados revela um maior crescimento a partir de 2010 com uma grande renovação registada devido à exigência do transporte deste produto obrigar ao uso de navios com duplo casco para minimizar o risco de derrame para o mar em caso de acidente.

Figura 3 - Frota mundial de navios, por principais tipos de carga, (2011, milhões de *dwt*⁹) (UNCTAD, 2011, p. 36)



⁹ *dwt - Deadweight tonnage*, é soma de todos os pesos (em toneladas) variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança. É constituído pelo somatório dos pesos do combustível, água, mantimentos, consumíveis, tripulantes, passageiros, bagagens e carga embarcados.

Existe no entanto, um acentuado crescimento no número de navios que transportam contentores desde o início do ano de 2000 com um incremento de mais 120 navios que representa cerca de 65,2% da totalidade dos navios porta contentores. Este aspeto já reforçado no capítulo anterior pela constatação do crescente valor no transporte de contentores vem demonstrar que na globalização dos processos de produção verificou-se um crescimento do transporte internacional de carga contentorizada que, por seu lado, traduzindo-se num aumento das exigências em relação à coordenação logística. Por consequência, a procura logística, quer no mercado global quer no europeu, passou a ser influenciada pela crescente importância da procura globalizada como podemos ver no próximo capítulo, impulsionando o transporte marítimo europeu.

d. O comércio marítimo da Europa e a importância dos portos

Segundo os dados do Eurostat (2012) para a área económica europeia¹⁰ (AEE), o peso total das mercadorias movimentadas nos portos da União Europeia¹¹ (UE) é estimado em 3,6 bilhões de toneladas em 2010¹², que corresponde a um aumento de 5,7% comparado com 2009. Só a Holanda nos seus portos movimentou cerca de 539 milhões de toneladas que corresponde a 15% do total de mercadorias movimentadas nos portos da UE em 2010, o maior volume de mercadorias por via marítima, ultrapassando o Reino Unido com 14,1% e a Itália com 13,6%, seguidos de Espanha e França em quarto e quinto lugar. A figura 4 mostra os vinte portos da Europa com maior movimento de peso bruto de mercadorias movimentadas pela via marítima. Os maiores estão localizados no Mar do Norte, cinco são portos do Mediterrâneo, quatro portos estão localizados na costa do Atlântico (dos quais três estão no Canal da Mancha) e os restantes estão no Mar do Norte, com a exceção de Tallinn no Báltico.

O movimento de cargas no porto de Roterdão envolve, bens de granéis líquidos e secos, petróleo, produtos químicos, carvão e minérios. Como maior porto de receção da Europa, Roterdão desempenha um papel importante no transporte de produtos com parceiros intercontinentais, como o Brasil, África do Sul, os Estados Unidos e Extremo Oriente.

¹⁰ Área Económica Europeia são os 27 Estados membros da União Europeia com a Noruega e Islândia. Liechtenstein não é integrado nos dados porque não tem portos.

¹¹ União Europeia dos 27 Estados.

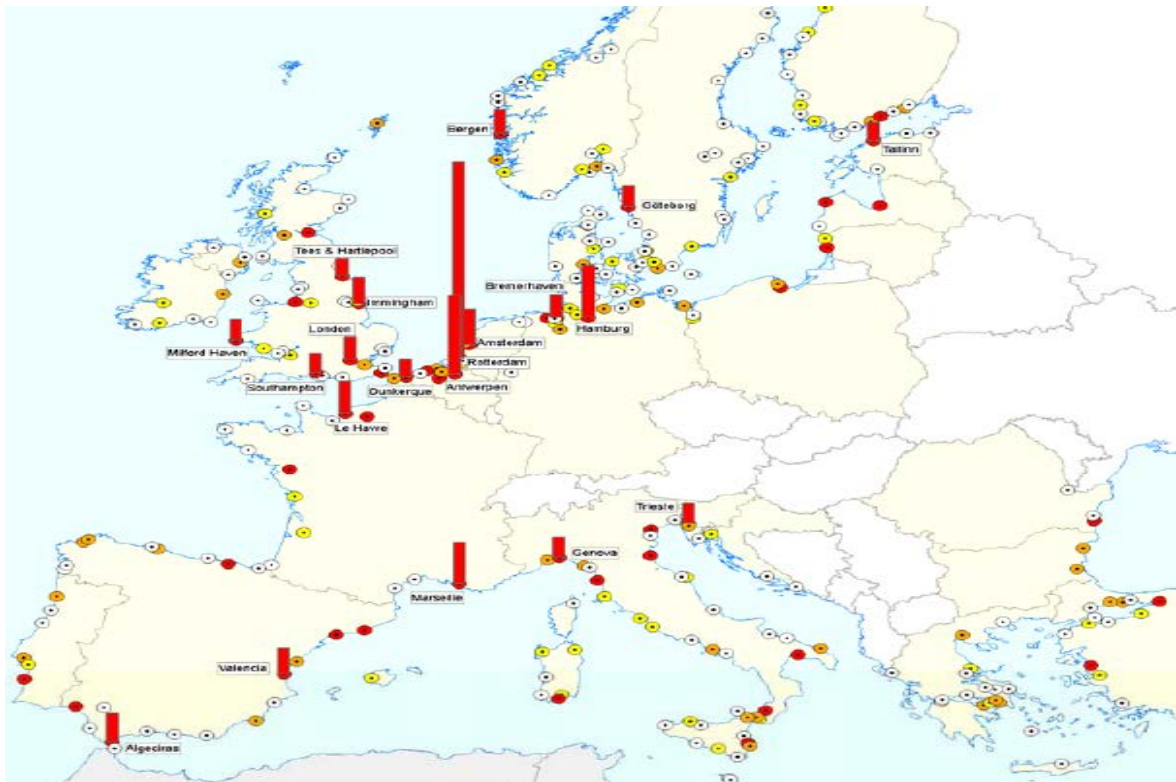
¹² A informação mais recente neste site é do ano de 2010.

A composição da infraestrutura do porto pode determinar, se um país está entre os vinte portos mais movimentados na Europa. Ou seja se as condições e facilidades portuárias permitem que o tempo de permanência do navio de transporte no porto seja a menor possível, pois o tempo como vimos anteriormente pode se tornar num fator concorrencial muito importante na escolha dos portos que os transportes das principais rotas mundiais vão selecionar.

Espanha foi o país que movimentou maior número de contentores seguida da Alemanha, e em peso bruto o porto de Antuérpia ultrapassou o porto de Hamburgo e Roterdão. Os portos da Polónia registaram o maior aumento da tonelagem de mercadorias transportado em contentores, durante o ano de 2010, devido ao aumento dos movimentos de importação da China e movimentos de exportação da Rússia.

Figura 4 – Movimento de carga bruta de mercadorias nos portos da Europa, por via marítima 1997-2010 (milhões de toneladas) (Eurostat, 2012)

Fonte: Eurostat - http://ec.europa.eu/eurostat/product?code=mar_mg_aa_pwhd&language=en&mode=view



Os principais portos da UE em 2010, movimentaram em graneis líquidos 41% da tonelagem total de carga movimentada, seguido por bens de graneis sólidos, com 23% e contentores com 19%. Os Portos holandeses destacaram-se com a maior tonelagem de

mercadorias de granel líquido (265 milhões de toneladas). E curiosamente a Polónia registou o maior aumento nos movimentos de líquidos a granel nos principais portos.

A infraestrutura portuária e a sua exploração determinam o tipo de transporte a ser desenvolvido, se de afretamento ou de mercado em linha (Almeida, 2011, p. 2). No caso do transporte por afretamento há uma vantagem em planear a rota com o posicionamento dos portos tão perto quanto possível da origem e destino das cargas. No caso do transporte em linha, atendendo à sua regularidade a cadeia logística torna-se mais complexa no posicionamento portuário.

e. As linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal

Ao longo dos séculos o transporte marítimo, assumiu uma ligação muito estreita com o desenvolvimento económico e social das comunidades. O passado da atividade marítima portuguesa descobriu o novo mundo, aproximou povos e culturas, estabeleceu relações comerciais e constituindo parte integrante e catalisadora deste fenómeno de globalização que não parece ser tão recente como já observado no papel que o comércio marítimo desempenhou na mediterrâneo na era romana e posteriormente no Atlântico com os descobrimentos.

Se no passado a identificação portuguesa com o mar e com a riqueza por ele obtida, surgia como indispensável ao desenvolvimento económico nacional na consequência do isolamento europeu e política ultramarina seguida, com o decorrer dos anos, a independência das antigas colónias, e à medida que a integração na União Europeia foi evoluindo, tornou-se cada vez mais subjetiva, e de difícil quantificação, a relação do país com o mar. Numa atitude de inversão desta subjetividade de identificação, a ideia da posição estratégica de Portugal e os fortes laços culturais com o mar trouxe ao de cima uma acesa e vigorosa esperança de encontrar na porta de fundo da fronteira marítima um acesso reorientado no mar que permitisse a reintegração nos mercados internacionais.

Da informação obtida na agência para o investimento e comércio externo de Portugal (2012, p. 6), podemos observar na figura 5, que a balança comercial portuguesa no ano de 2011, tanto nas importações como nas exportações, os países da UE apresenta um peso bastante significativo enquanto parceiros comerciais de Portugal. Em 2010, este agrupamento representou 74% das exportações e 76% das importações portuguesas. Consequentemente, os principais clientes e fornecedores de Portugal são parceiros da UE, conforme se pode verificar na figura 6, destacando-se no mesmo ano, enquanto clientes, a

Espanha (24,8%), a Alemanha (13,6%), a França (12%) e o Reino Unido (5,1%), e enquanto fornecedores a Espanha (31,6%), a Alemanha (12,4%), a França (6,9%) e a Itália (5,4%).

Figura 5 – Distribuição geográfica da origem e destino das importações e exportações com Portugal (AICEP, 2012, p. 6)

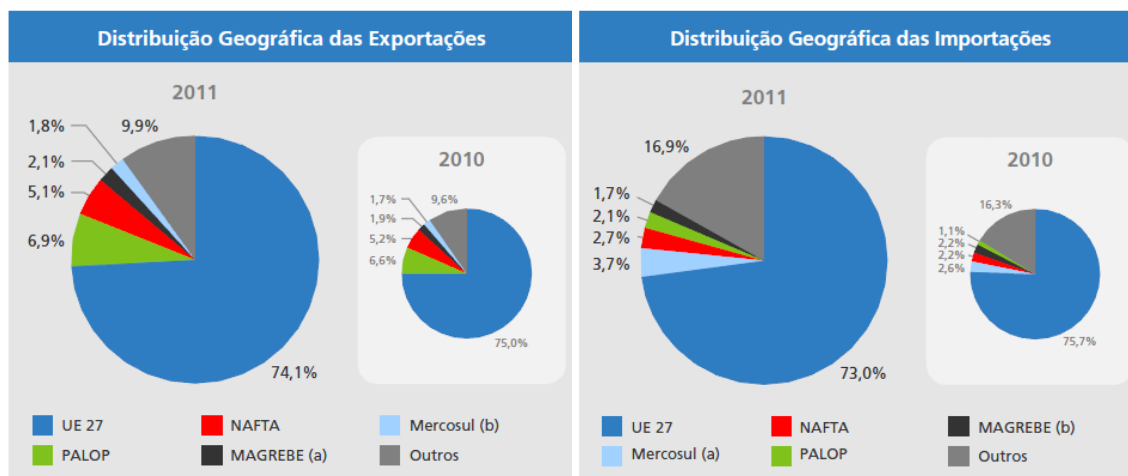
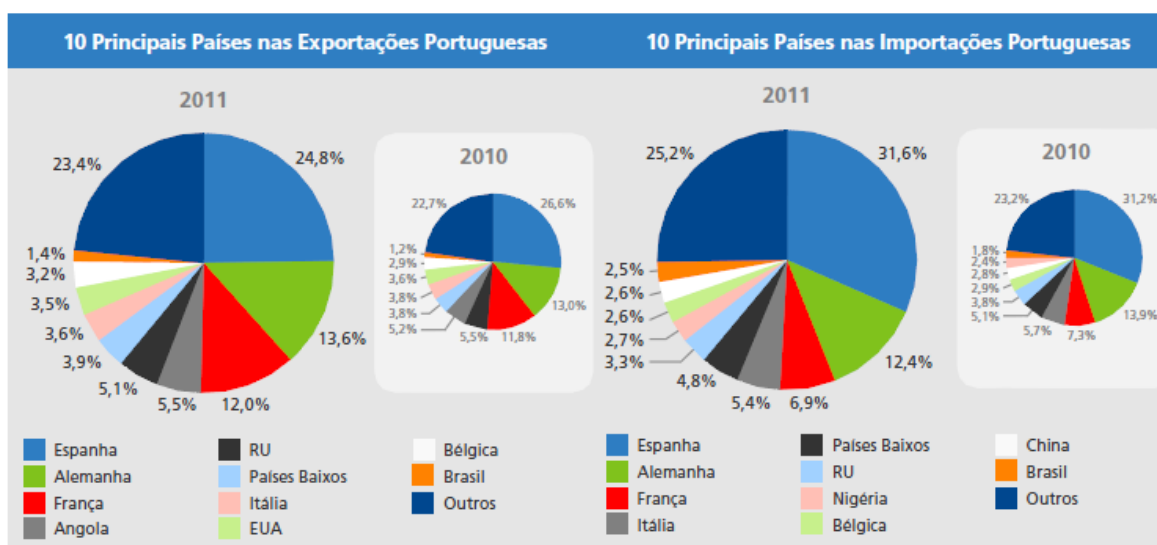


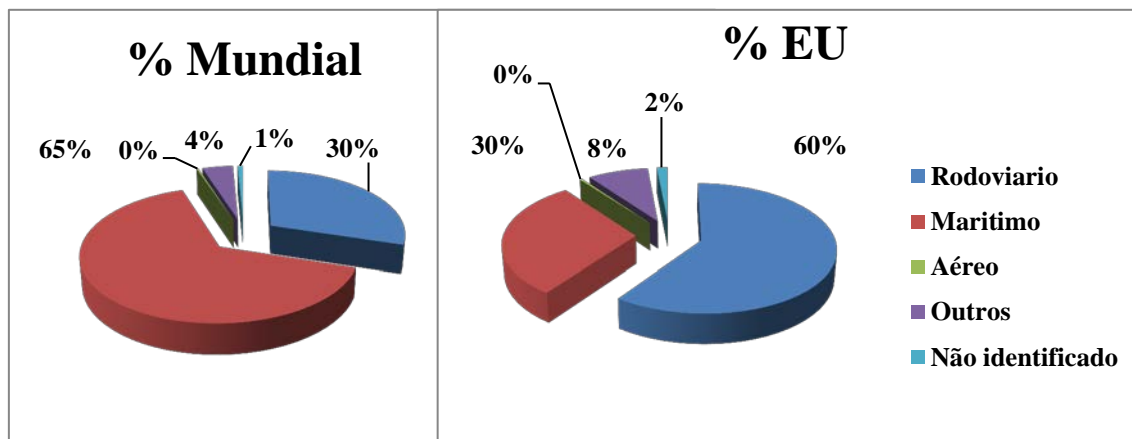
Figura 6 – Distribuição geográfica da origem e destino das importações e exportações com Portugal com os 10 principais países da União Europeia (AICEP, 2012, p. 7)



Na figura 7, verifica-se que nas importações de mercadorias a nível mundial Portugal recebe maioritariamente pela via marítima seguida pela via rodoviária. No entanto ao verificar a entrada só das mercadorias importadas pela UE, constata-se o inverso, onde é o modo rodoviário que lidera o transporte de mercadorias, pressupondo a existência de

mercadorias com entrada pela via marítima no centro da Europa a serem escoadas pela via rodoviária para outros locais da Europa.

Figura 7 – Importação de mercadorias em Portugal no ano de 2010, por modos de transporte (INE, 2010, p. 155)



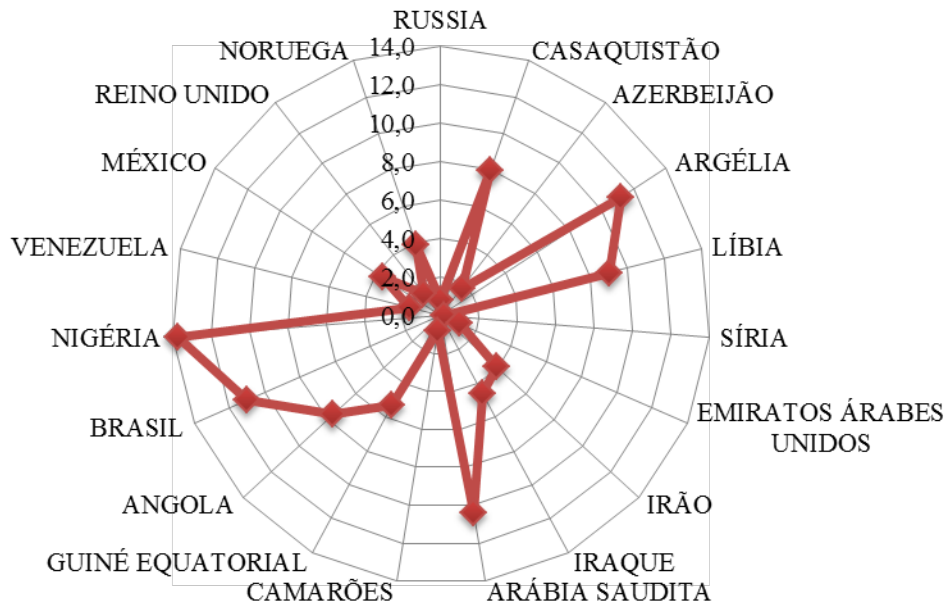
Atendendo à informação abordada sobre a Europa, onde os portos da Holanda e Alemanha recebem grande volume de mercadorias e com os portos do sul de Espanha a liderarem o volume de entrada de contentores por via marítima, a figura 5 permite induzir que grande parte das importações oriundas da União Europeia transita para Portugal pela via rodoviária. Esta dedução leva-nos a assumir que os três principais eixos marítimos são:

- Na maioria da dependência de produtos importados têm origem UE, PALOP e NAFTA, onde os quatro principais da UE se identificam como Espanha, Alemanha, França e Itália
- Na maioria dos produtos exportados têm como destino UE, MERCOSUL e NAFTA, onde os quatro principais se identificam como Espanha, Alemanha, França e Angola.

A forte dependência do país nos recursos fósseis para a produção de energia e atendendo que o transporte se faz de fora da Europa, o que equivale a dizer que tem ser necessariamente suprido pela via marítima, bem como o transporte de outras origens não europeias interessa explorar a sua origem definindo quais os eixos de interesse para o país. No gráfico da figura 9 é possível numa adaptação dos dados recolhidos entre o ano de 2005 e com dados provisórios de 2011, ainda pela sua indisponibilidade, foram agrupados

radialmente numa orientação geográfica por forma a identificar os eixos de transporte marítimo de maior dependência ou seja de interesse vital para o país.

Figura 8 – Origem da importação para Portugal de crude entre 2005-11¹³. Valor percentual para um total de 82,692 milhões toneladas (DGEG, 2012).



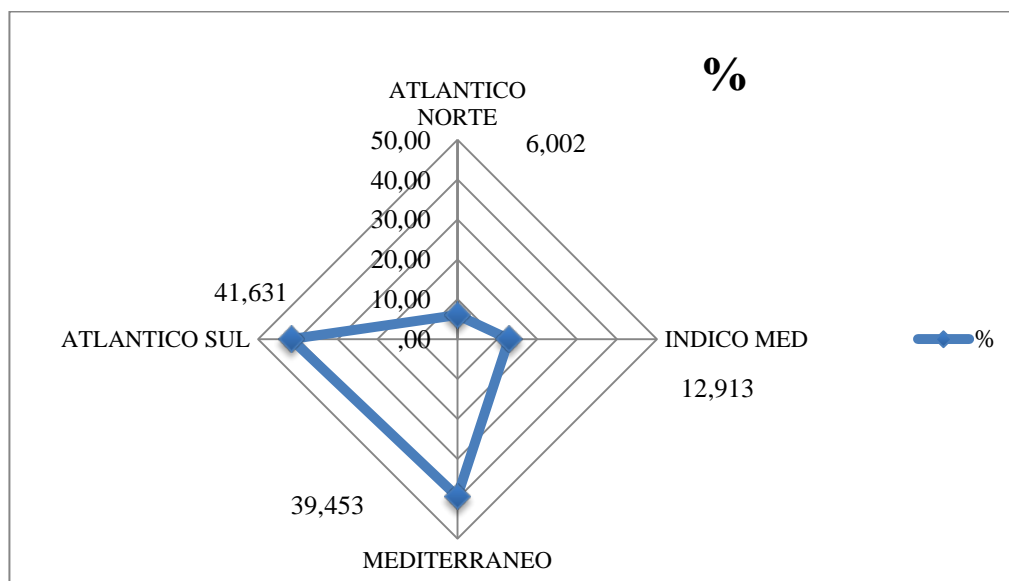
Observando no sentido anti-horário podemos constatar que no primeiro quadrante identificamos com grande expressão a Argélia (responsável pelo fornecimento de grande volume de gás natural) a Líbia e o Cazaquistão. Com maior expressão no terceiro quadrante, surge a Nigéria, Brasil, Angola e Guiné Equatorial. E já no quarto quadrante surge a Arábia Saudita e o Iraque. O segundo quadrante embora com menor expressão mas com algum significado apresenta a Noruega e o México. Apesar de este agrupamento permitir visualizar os principais eixos de transporte marítimo de origem de produtos energéticos a figura 10 pretende ilustrar melhor a localização das linhas marítimas do interesse para Portugal.

Se juntar à análise dos eixos de transporte marítimo de interesse para Portugal para os produtos energéticos a anterior análise para os restantes produtos excluindo os que têm origem na UE constatamos que nas importações temos uma predominância sobre os mercados Mercosul, NAFTA e PALOP, ou seja um forte destaque no Atlântico sul. Por

¹³ dados 2011, são provisórios.

outro lado o mercado de exportação assume também a sua importância é curioso constatar que apesar do mercado Mercosul diminuir a sua expressão, revela superior interesse para Portugal nos países PALOP, NAFTA e MAGREB. Aqui uma vez mais surge o Atlântico sul com o continente Africano na sua costa ocidental e oriental, o Atlântico Norte e parte do Mediterrâneo.

Figura 10 – Eixos marítimos principais de importação crude, fonte (DGEG, 2012)



No balanço total as linhas de comércio marítimo de interesse vital para o país estão situadas no Oceano Atlântico que numa concretização mais detalhada definem-se no Atlântico sul. No entanto a afirmação deixa uma lacuna, que consiste em definir qual a origem dos produtos importados pela UE? Atendendo ao elevado fluxo de mercadorias que converge de outras rotas para o centro da Europa, como Holanda, Bélgica Alemanha e Espanha, as linhas de comércio marítimo de interesse para o país alargam-se pela necessidade de outros produtos de vital importância para sua subsistência e desenvolvimento.

Assim podemos conjugar entre as linhas de interesse dos produtos energéticos com a dedução dos restantes produtos não energéticos que chegam ao centro da Europa nos principais eixos marítimos de interesse vital para o país: Atlântico sul leste e oeste, Mar Negro e Mediterrâneo, Indico que por sua vez se junta ao Mediterrâneo.

No cruzamento da análise geoeconómica de Félix Ribeiro (2010, pp. 141-142), com os principais eixos marítimos identificados, resultam os seguintes espaços geoeconómicos regionais de interesse com Portugal onde já existe uma relação:

- Atlântico Sul oeste - MERCOSUL - Argentina, Colômbia, México, África do Sul e Brasil com quem Portugal representa um papel significativo na economia.
- Atlântico Sul este - PALOP - da Angola, Cabo Verde, Guiné e Nigéria, com quem Portugal tem uma forte dependência de produtos energéticos.
- Mediterrâneo – África não PALOP – Egito, Guiné Equatorial e MAGREB com os países da Argélia, e Marrocos.
- Mar do Norte – União Europeia e EFTA com os países Espanha, Alemanha, Holanda, Bélgica, França, Reino Unido e Noruega.
- Índico e Mar Negro/Mediterrâneo – Ásia ocidental - Arábia Saudita e Cazaquistão onde Portugal importa um valor elevado de produtos energéticos.

f. Síntese conclusiva

No final deste capítulo é possível concluir o seguinte:

- Na relação da atividade do comércio marítimo internacional com a economia de mercado ao longo da história assistiu-se ao movimento do centro de comércio mundial assente numa relação de interdependência.
- Ao longo da evolução histórica do comércio marítimo internacional, constataram-se duas vulnerabilidades que se mantiveram inalteráveis, os portos e o transporte marítimo.
- Desde o início dos descobrimentos o mundo começou a conhecer os primeiros alvares do que é hoje a globalização impulsionando o comércio numa corrida desenfreada à tecnologia, onde o transporte marítimo teve a sua evolução otimizando a capacidade de carga e a velocidade entre portos. O transporte marítimo traduziu-se assim num indicador fiável da evolução da economia.
- Os países da Europa que transacionaram maior carga foram a Holanda, Reino Unido, Itália, Espanha e França.
- Face ao elevado número de contentores que chega a Espanha e centro da Europa e atendendo que as principais importações via rodoviária são maioritariamente de Espanha e Alemanha, é possível deduzir que parte do comércio que demanda o centro da Europa e passa nas nossas águas é do interesse de Portugal.

- Os principais eixos marítimos de interesse vital para Portugal e os respetivos espaços geoeconómicos regionais são:

- Atlântico Sul oeste - MERCOSUL - Argentina, Colômbia, México, África do Sul e Brasil com quem Portugal representa um papel significativo na economia.
- Atlântico Sul este - PALOP - da Angola, Cabo Verde, Guiné e Nigéria, com quem Portugal tem uma forte dependência de produtos energéticos.
- Mediterrâneo – África não PALOP – Egito, Guiné Equatorial e MAGREB com os países da Argélia, e Marrocos.
- Mar do Norte – União Europeia e EFTA com os países Espanha, Alemanha, Holanda, Bélgica, França, Reino Unido e Noruega.
- Índico e Mar Negro/Mediterrâneo – Ásia ocidental - Arábia Saudita e Cazaquistão onde Portugal importa um valor elevado de produtos energéticos.

Considera-se assim respondida a PD1: Como se desenvolve o comércio marítimo de interesse para Portugal? Através da validação da H1: O comércio marítimo internacional evoluiu para um comércio interdependente ao nível global, onde Portugal estabelece relações de comércio em função dos produtos de interesse vital para o país, definindo os seus principais eixos marítimos.

3. Ameaças ao comércio marítimo

A emergência da mundialização atingiu uma interdependência que não era presumível no início do século transportando consigo os perigos e ameaças dos fenómenos políticos à escala global (Teilard de Chardin apud Moreira (2010, p. 154)).

O mar é um espaço físico que pela sua tranquilidade confere um aparente conforto pela ausência de violência e de perigos (Cajarabille, 2009, p. 35), no entanto pela sua natureza é um ambiente que se pode tornar hostil. Entre esta ambivalência de estados de calma e hostilidade do mar, proliferam um conjunto de atividades inerentes ao desenvolvimento económico internacional conforme se pode constatar no volume de transações internacionais de bens pela via marítima. Na geografia do globo existem nove pontos focais¹⁴ de convergência das rotas marítimas, onde o transporte marítimo se concentra exigindo regularidade no fluxo de comércio marítimo, a fim de evitar disrupções com consequências internacionais desastrosas. Portugal encontra-se em zona de convergência de linhas marítimas muito perto de dois desses nove pontos focais, a sul o Estreito de Gibraltar e a norte o Canal da Mancha. Identificados os principais eixos de comunicação marítimos interessa conhecer o que pode ameaçar o normal e regular fluxo de mercadorias de interesse vital para Portugal.

a. Diferentes dimensões de ameaças no mar

É estranho constatar que o nome dado ao nosso planeta é Terra quando 70% é coberto por oceanos e ainda mais estranho é saber que existem levantamentos fotográficos em quase 100% da Lua e no fundo do mar existe apenas 5 a 7 % de imagens. Constata-se que cerca de 2/3 da população mundial vive a menos de 100 Km do oceano (Almirante EUA *Gehman* apud Matias (2009, p. 25). Na verdade é que existe uma convergência de interesses no mar como fator de poder a determinar as novas relações internacionais com os Estados ribeirinhos pelos interesses subjacentes aos potenciais recursos pelo emergir de um novo espaço sob jurisdição própria onde se inclui o solo e subsolo marinho. O resultado da interação do homem com o mar trouxe novas dimensões de ameaças que pelo complexo ambiente internacional e interdependente assumem um carácter imprevisto e difuso com fortes implicações no normal e regular desempenho de atividade marítima.

¹⁴ Pontos focais ou *choke point*, no mundo são nove: Estreito de Malaca; Estreito de Ormuz; passagem de Bab-el-Mandeb; Canal do Suez; Estreito de Bósforo; Estreito de Gibraltar; Canal da mancha; Cabo da Boa Esperança; Cabo Horn;

Hoje estamos muito centrados nas atividades ilegais ou ameaças militares que podem ameaçar o normal fluxo do comércio marítimo e a livre circulação de pessoas e bens, quando urge a necessidade de uma outra análise e outra medida quando falamos em desenvolvimento sustentável (Ribeiro, 2012).

O desenvolvimento sustentável compreende o comportamento das atividades humanas e do comportamento do próprio ambiente face ao impacto das atividades humanas que até podem ser legais. Por exemplo o excesso de ruído, emissões de carbono, captura de pesca, obriga uma ação no sentido de desenvolver atividades sustentáveis numa abordagem a que designa por eco sistémica (Ribeiro, 2012), para evitar as perturbações ao normal e regular fluxo de comércio marítimo. A abordagem eco sistémica pretende integrar os conceitos:

- Físicos – o espaço marítimo sob jurisdição nacional. Aqui são identificados três espaços: o mar territorial, a zona económica exclusiva e o limite da plataforma continental;
- Psicossocial – pela intervenção humana não deliberada e suas intenções.
- Cibernética – as transações de informação de ordem económica e financeira, bens transacionados são virtuais e podem dar a volta ao mundo.
- Ecológico – pela necessidade de sustentabilidade na interação do homem com os recursos e meio ambiente.

Assim as diferentes dimensões de ameaças no mar à normal atividade marítima que por ação ou não do homem, podem-se classificar em função da sua origem, ou perturbação para a navegação marítima.

As classificações das ameaças quanto à sua origem distinguem-se da seguinte forma:

- Fenómenos naturais são, acontecimentos imprevistos e repentinos no espaço e no tempo que provocam perdas e danos significativos nas pessoas e bens.
- Intervenção humana não deliberada são, atos involuntários suscetíveis de provocar ou desencadear um acidente no mar com impacto significativo no ambiente, pessoas ou bens, dentro do enquadramento legal nacional e internacional previsto.
- Intervenção humana deliberada são, atos voluntários que perturbam o normal e regular fluxo comércio marítimo, a livre circulação de bens e enquadram-se

nos atos ilícitos voluntários por se desenvolver à margem da lei e da ordem mundial.

Na classificação das ameaças em função da perturbação para a navegação marítima podemos distinguir (Cajarabille, 2009, p. 37):

- Sem impacto na navegação marítima, na medida em que interferem com a soberania de um estado no espaço da sua jurisdição, com impacto no ambiente, segurança pública de pessoas e bens;
- Com prejuízo para a navegação marítima, ou mesmo inviabilizar a liberdade de navegação.

b. Ameaças com origem nos Fenómenos naturais

No que diz respeito à navegação marítima identificam-se as intempéries causadas pelos fenómenos meteorológicos que provocam condições hidro e oceanográficas, principalmente nos oceanos extremamente adversas ou de visibilidade reduzida afetando o normal e regular fluxo marítimo. Em casos extremos ou associados a fragilidades dos navios podem causar danos severos nas pessoas, bens e ambiente. Portugal como país Atlântico e pela sua localização geográfica tem à sua porta, uma autoestrada de navios devido à convergência de rotas marítimas com destino ao Norte da Europa e origem no Atlântico sul este e oeste, do mediterrâneo oriental que soma as origens do Mar Negro e todo o fluxo do oriente que passa no canal do Suez com destino ao Norte da Europa, cumulativamente com o mesmo fluxo em sentido inverso. Todo este fluxo comercial marítimo em condições de mar adversas pode ficar ameaçado e perturbar outros navios em caso de acidente ou avaria pelas condições endo e exógenas ao navio.

O *tsunami* ou maremoto, é uma série de ondas de água causada pelo deslocamento de uma grande volume de massa de água. Podem ter origem em sismos, erupções vulcânicas e outras detonações nucleares submarinas, e outros movimentos de massa acima ou abaixo da linha de água. Em Portugal o último *tsunami* registado foi em 1755. Os seus efeitos são essencialmente devastadores nas linhas costeiras pelo efeito destruidor da massa de água.

Furacão, tufão ou ciclone são nomenclaturas utilizadas para designar um tipo de redemoinho atmosférico que giram em torno de um eixo com pressão atmosférica inferior à periferia. Em função da localização geográfica e de sua intensidade, numa ordem do mais para o menos intenso, pode ser designado por furacão, tufão, tempestade tropical,

tempestade ciclónica, depressão tropical ou simplesmente ciclone. O seu efeito destruidor pode-se fazer sentir tanto no mar como em terra e na proximidade de navegação é certamente uma ameaça no entanto com maior ocorrência nas regiões tropicais.

c. Ameaças com intervenção humana não deliberada

As ações não deliberadas que a atividade humana no mar pode desenvolver e constituir ameaça definem-se pelas decorrer normal das ações surgirem acontecimentos não previstos, como os acidentes e outros que inadvertidamente desencadeiam acidentes. Distinguem-se essencialmente por não existir intenção dolosa, com uma nuance, tem sempre a intervenção direta ou indireta do homem.

Aqui existe uma dimensão nova. Se no passado apenas falávamos nas ações involuntárias que poderiam provocar acidentes no mar com impacto para o ambiente, pessoas ou bens, por se identificarem como ameaças não deliberadas, hoje basta que as mesmas ameaças seja desempenhadas com a intenção deliberada para se situarem na outra classificação. A perceção ambiental da atualidade e a pressão comunitária e da sociedade coloca a par os dois tipos de ameaças aumentando o grau de complexidade na abordagem à segurança marítima.

Com o desenvolvimento do transporte marítimo internacional e com o transporte do crude e outros produtos perigosos para o ambiente em navios tanques de grandes dimensões, os oceanos passaram a conhecer o impacto da agressão ambiental. Os acidentes são acontecimentos não previstos e inusitados que neste caso representam sérios danos no ambiente. São o caso dos acidentes com navios por avaria, encalhe, colisão e derrame inadvertido para o mar de hidrocarbonetos e outros produtos químicos com repercussões de muito difícil recuperação nos ecossistemas marinhos e o impacto económico pela afetação nos recursos vivos e toda a cadeia alimentar de que depende. A crescente competição pelos recursos vivos pela devido à sua escassez, exige por parte do Estado um controlo rigoroso das atividades com vista a evitar o desaparecimento das espécies (Cajarabille, 2008).

Portugal com a sua extensa área de superfície oceânica sob sua jurisdição e com o elevado tráfego comercial internacional a passar nas suas águas tem entre mãos uma séria preocupação no controlo e monitorização do normal e regular fluxo comercial.

Há no entanto uma preocupação acrescida que embora se insira nas ameaças de intervenção deliberadas misturam-se aqui não os conceitos mas os impactos. Estes acidentes referidos apesar de se verificar a intervenção humana não são atos deliberados ou

seja não existe a intenção dolosa de praticar o acidente com os danos severos para o ambiente e não só. Caso se verifique o contrário, então sim estamos perante uma intervenção de âmbito claramente diferente embora com os mesmos danos aqui descritos.

Isto torna-se particularmente importante para a abordagem a adotar nas medidas de mitigação das ameaças.

d. Ameaças com intervenção humana deliberada

As questões que derivam de ameaças com origem humana e intenção deliberada de provocar o caos resultantes de ações ilegais ou até mesmo um ataque explícito militar identificado como ameaça militar situam-se num campo mais abrangente. Este tipo de ameaças modifica as relações entre estados com a finalidade de obter a instabilidade permanente. São o caso dos conflitos inter-Estados, proliferação de Armas de Destruição Massiva (ADM), a re-delimitação de fronteiras marítimas, exploração de recursos no mar, no solo e subsolo e as ameaças transnacionais em geral onde se insere o terrorismo transnacional.

(1) Conflitos inter-Estados

A característica da complexa interdependência que a globalização introduziu no sistema internacional são os atores transnacionais não estaduais a exercer a sua ação pelas fronteiras (Jr Nye, 2002, pp. 244-245). A diplomacia assim exigia que se desenvolvesse num âmbito mais restrito circunscrito mais ao nível dos gabinetes ministeriais. Atualmente o que se pode constatar, pelas vantagens e facilidades em comunicar com qualquer parte do mundo, a agenda internacional é muito mais vasta, inserindo um ritmo alucinante de informação pelo contacto externo. Hoje todos os órgãos do estado se relacionam com o exterior numa espécie de frente avançada do ministério de negócios estrangeiros encurtando caminhos que otimizam as soluções necessárias à decisão dos tempos modernos.

Os conflitos inter-Estados ou crises graves com confrontos armados podem perturbar a regular exploração de recursos energéticos desencadeando crises no fornecimento destes produtos vitais à economia de Portugal, evidenciando a interdependência política e económica com a prioritária atenção exigida (Cajarabille, 2009, p. 37).

(2) ADM

Na relação das ameaças ADM com a origem dos três eixos principais de comércio marítimo de Portugal identificados no capítulo anterior, a rota do Índico que se junta à rota do Mar Negro no Mediterrâneo podem representar ameaças com um terror inimaginável pela origem dos Estados nesta região confinarem este tipo de ameaças. Na proliferação de ADM, os contentores representam um ótimo veículo de disseminação aos agentes nucleares, radiológicos, biológicos e químicos, onde a origem e o destino, nomeadamente o alvo a atingir são instrumentos não muito difíceis da posse de grupos com este tipo de intenção. Embora não se esperando um ataque terrorista a Portugal com ADM no atual contexto internacional, é uma potencial ameaça principalmente pelos principais portos nacionais, Lisboa, Porto, Setúbal e Sines que lidam com transporte contentorizado, muitas vezes fazendo uso do cais como, plataforma logística de transbordo entre navios que escalam os nossos portos e demandam outros portos no centro da Europa.

(3) Terrorismo

A ação terrorista resulta de uma ameaça, suscetível de provocar inquietude, medo, insegurança, que pode ser convertida num ataque imprevisto e inusitado, perpetuado por um ator não estadual, através de meios não convencionais, para ataque ou para publicitar a causa em termos internacionais, tendo por base uma motivação política. Os alvos podem pessoas, material ou ambiente, embora a sua escolha não está diretamente relacionada com os principais objetivos da causa terrorista (Silvério, 2008, p. 26). Pode ser nacional regional ou internacional, em função da área de atuação.

O terrorismo marítimo é uma das ameaças mais graves que se pode enfrentar, pela impressão errónea dos níveis de ameaça serem agravados e tremendamente endémicos.

O domínio marítimo é um ambiente propício ao desenvolvimento da atividade terrorista, favorecendo as contingências inerentes à complexa interdependência do sistema internacional dada a sua vasta dimensão de atuação não regulada. O mar como já observado ocupa cerca de 70% do planeta, onde se identificam pelo menos nove pontos no globo de convergência de linhas de comunicação marítima. Navios de grandes dimensões como petroleiros, graneleiros, porta contentores, Ro-Ro¹⁵ e até navios de passageiros deslocam-se no mar com aparente facilidade pela liberdade de movimento que o mar confere, no entanto o mesmo já não acontece quando principalmente navios com elevada

¹⁵ Ro-Ro – Roll on - Roll off, designação para navios de transporte de veículos de grandes dimensões.

arqueação bruta se aproximam de terra para efetuar a passagem por estreitos, canais, águas territoriais e esquemas de separação de tráfego. Nesta situações os navios ficam fortemente condicionados nos seus movimentos tornando-se alvos fáceis, em contraste no mar alto onde existem liberdade de movimentos a regulação é demasiado livre permitindo uma aparente estado anárquico muito útil à proliferação do terrorismo (Herbert-Burns, 2009, pp. 117-118)

O caso de ataques a petroleiros trás sempre à memória o célebre ataque ao petroleiro *LIMBURG* de pavilhão francês com cerca de 397,000 barris de petróleo, sofreu um ataque terrorista provocando um impressionante incêndio e o consequente derrame para o mar (BBC News, 2002). Embora num contexto muito próximo da data de 11 de Setembro e numa região particularmente de risco, o caso *LIMBURG*, tornou-se mediático, ficou marcado na história, colheram-se ensinamentos, mas a verdade é que a imprevisibilidade e rapidez com que pode surgir é uma ameaça a ser considerada para qualquer Estado com acesso ao mar que use instalações para receber petroleiros como Portugal em Leixões e Sines.

(4) Crime organizado e a pirataria

O Crime organizado está relacionado com o terrorismo e pode ser nacional ou transnacional. A Europol indica como áreas de crime prioritárias as seguintes (Europol apud Silvério (2008, p. 36):

- Tráfico de droga, especialmente o de drogas sintéticas;
- Contrabando e tráfico de seres humanos, especialmente o ligado à imigração ilegal;
- Fraude sobre as taxas das mercadorias e a fraude em carrocel;
- Contrafação de moeda Euro;
- Contrafação de artigos e da propriedade intelectual;
- Branqueamento de capitais

A criminalidade organizada define-se, “quando o crime é praticado por uma estrutura criminosa com carácter permanente, formada por mais de dois indivíduos, agindo de forma concertada e disciplinada, com divisão de tarefas e controlo, dedicando-se à prática, de forma sistemática, de crimes graves, envolvendo, direta ou indiretamente, a obtenção de lucros e de outros benefícios materiais” (Teixeira apud Silvério (2008, p. 19).

A pirataria e o assalto armado a navios são atos terroristas e derivam do terrorismo em geral com especificidades próprias.

A pirataria marítima é um ato ilegítimo de ação violenta praticado em alto mar¹⁶ que tem um fim privado (Correia, 2011, p. 106). Consiste no assalto a navios e infraestruturas tripulações, pela sua captura ou desvio da sua rota, com impacto no transporte e ofensa à integridade física, das pessoas a bordo. Apresentam um *modus operandi* diferente, do passado clássico no século XVII onde cruzavam os mares em perseguição de assaltos culminando num confronto no convés do navio, hoje atuam a partir de terra até cerca de 200 milhas náuticas¹⁷ optando por locais de convergência de linhas de comunicação marítimas como pontos focais aproximações aos portos e terminais em terra e no mar como plataformas de exploração de petróleo no fundo do mar recorrendo a táticas assimétricas para obter vantagem sobre a diferença de capacidades que os separa (Rodrigues, 2011, p. 52).

O assalto à mão armada de navios são atos igualmente violentos e ilegítimos com as mesmas finalidades diferindo em termos jurídicos pela pirataria ser praticada em alto mar onde o enquadramento legal de suporte é a CNUDM fora do espaço de soberania dos estados, enquanto o assalto à mão armada de navios são atos praticados no mar Territorial¹⁸ (CNUDM, 1982), espaço de soberania nacional sob a jurisdição própria desse Estado. Surge assim um impasse jurídico onde para os mesmos acontecimentos existem tratamentos diferentes (Correia, 2011).

O assunto reveste-se de alguma controvérsia político-jurídica da atualidade porque a pirataria no quadro legal da CNUDM é ilegal mas não é crime. Ainda assim, no caso da detenção dos prevaricadores em alto mar por atos de pirataria, o regime jurídico do Estado que detém, necessariamente tem que ter tipificado o crime da pirataria na sua legislação nacional.

O caso de Portugal torna-se complicado, uma vez que não existe tipificação do crime de pirataria na legislação nacional. Apesar das águas de jurisdição nacional não apresentarem indícios de pirataria as linhas de comércio marítimo de interesse vital para o país, como petróleo importado na sua totalidade é transportado pela via marítima, passam em regiões de elevada ameaça. A costa da Nigéria é uma das regiões marítimas com impacto para Portugal onde a ameaça da pirataria representa um problema pelo eventual

¹⁶ Alto mar corresponde ao regime jurídico previsto na CNUDM.

¹⁷ Uma milha náutica (MN) são 1852m, logo 200 MN equivalem a 370Km.

¹⁸ Mar Territorial definido pela (parte II secção 1 e 2, arts. 2º e 3º) varia ligeiramente em alguns locais mas em média é o espaço entre a linha de costa até uma distância de cerca de 12NM ~ 22Km

prejuízo para a navegação marítima. As causas desta turbulência de ameaças têm origens diversas, no entanto a presença dos considerados estados falhados no nível político, económico e social é transversal ao berço desta disrupção da sociedade. Nas últimas décadas, as regiões que com a maior ameaça de pirataria marítima foram o Corno de África, oeste do oceano Índico e sudeste da Ásia, estendendo-se Vietname através do Mar da China Meridional para as Filipinas, e para o sul até ao Estreito de Malaca e Singapura. (Herbert-Burns, 2009, pp. 134-135).

A pirataria é colocada no centro da agenda dos governos porque a sua proximidade com as rotas de navegação vitais aos comércios internacionais, onde em muitos casos são os produtos energéticos de que os Estados do ocidente onde se insere Portugal apresentam uma forte dependência se falharem o seu impacto seria desastroso. Cumulativamente, é o mesmo comércio e as mesmas linhas de comunicação marítimas e os mesmos Estados que associados a outros interesses de crescendo ousadia e utilização de violência, alimentam o crime transnacional com o comércio internacional marítimo a servir de plataforma de projeção para o mundo desenvolvido.

Portugal com a sua posição geopolítica não está menos ameaçado a este tipo de disrupções do mundo atual.

(5) Imigração Ilegal

A imigração ilegal resulta da mesma sequência de raciocínio anterior dos Estados falhados pela extrema pobreza e instabilidade política, incentiva as populações numa ação legítima com a vida procurar melhores condições. Os atos criminosos de escravatura são atos muitas vezes cometidos por submissões humanas na ambição de obter um passe para o ocidente, embora se enquadrem outros tipos também. Representam um desafio à normal estabilidade dos Estados desenvolvidos, requerendo esforços humanitários, político e económicos para o seu controlo e vigilância (Cajarabille, 2008, p. 59).

Portugal pela sua localização geográfica representa uma alternativa à porta de entrada ilegal com a nossa vizinha Espanha à imigração do Norte de África, no entanto esta atividade que apesar de exigir a atenta vigilância não afeta as rotas das linhas de comércio marítimo de interesse para o país.

(6) Atos ilícitos

São mais frequentes do que a pirataria e caracterizam-se pela violação de leis no espaço marítimo de soberania e de jurisdição nacional e representam uma preocupação para qualquer Estado litoral. É o caso do tráfico ilegal de estupefacientes, a captura ilegal de recursos vivos ou inertes, a movimentação de inertes no *offshore* com impacto na erosão

da costa, património arqueológico subaquático e outras atividades relacionados com a exploração turística e lazer.

Merece uma atenção de controlos no entanto não afetam as rotas das linhas de comércio marítimo de interesse para o país.

(7) Alargamento na delimitação da plataforma continental

Sendo o mar considerado um espaço comum a ferramenta do uso livre e acesso equitativo assume um valor retórico, na medida em que o desejo de assim ser torna-se numa ambição perfeita mais conotado com um valor ideológico para os Estados menos poderosos e uma oportunidade para os Estados mais poderosos pela superioridade científica e tecnológica (Ribeiro, 2008, p. 35)

A Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar (CNUDM) confere aos Estados costeiros, a soberania da sua plataforma continental que recentemente permite aos Estados com capacidade científica e tecnológica o alargamento da sua delimitação. O referido alargamento na delimitação da plataforma continental por se tratar de um ato político com a finalidade para obter benefícios económicos, uma vez que a exploração de recursos no solo e subsolo marinho não está alcance de todos, trouxe uma polémica “corrida ao mar” (Ribeiro, 2012, p. 8). Portugal foi bem sucedido, no seu trabalho de casa, ao tomar ação nos trabalhos de recolha de dados, conseguindo duplicar a sua área de jurisdição nacional no solo e subsolo marinho. Surgiram assim, novas preocupações, em conseguir as parecerias adequadas, com conhecimento científico e tecnológico suficiente, para explorar os recursos. A sustentação credível, da posição nacional perante os intervenientes internacionais submete, ao compromisso da dimensão muito vasta do fundo do mar, não vigiada, desconhecida e por explorar ao Estado Português.

e. Síntese conclusiva

No final deste capítulo é possível concluir o seguinte:

- Na análise às diferentes dimensões do mar é possível deduzir de forma holística, que a abordagem deve ser eco sistémica pela multiplicidade de relações que se podem estabelecer entre elas;
- Verificou-se no seguimento desta abordagem que as ameaças podem ser classificadas em função da intervenção ou não do Homem e se é deliberada ou não, podendo ser divididas em três grupos: causadas por fenómenos de origem natural, com intervenção do Homem não deliberada e com intervenção do Homem deliberada;

- Atendendo aos eixos principais marítimos identificados consideramos como principais ameaças: a proliferação de ADM, os conflitos inter-Estados ou crises graves, o terrorismo em particular a pirataria e o crime organizado transnacional.

Considera-se assim respondida a PD2: Quais as principais ameaças às linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal? Através da validação H2: No domínio marítimo a proliferação de ameaças desenvolve-se em duas vertentes nos portos e no mar, no entanto nem todas afetam diretamente o normal e regular fluxo das linhas de comércio marítimo.

4. Estratégia de segurança marítima

a. Segurança marítima

Com a identificação do que pode ameaçar o normal e regular fluxo de comércio marítimo, verificamos que a vastidão física do mar, se estende igualmente à abrangência de uma complexidade de ações no sistema internacional que podem tomar lugar, em qualquer parte de forma imprevista e repentina. O valor de ausência de violência e perigos suscetíveis de interferir, na normal regularidade de comércio marítimo internacional confere ao termo de paz nos oceanos, um desígnio a alcançar a que damos o nome de segurança marítima (Cajarabille, 2009, p. 35).

O domínio marítimo da segurança pela sua abrangência, direta ou indireta no sistema multidimensional internacional, exige uma abordagem holística. O caso em análise concretiza-se nas medidas de mitigação às ameaças das linhas de comércio marítimo de interesse vital para o país que são identificadas como: a proliferação de ADM, os conflitos inter-Estados ou crises graves, o terrorismo em particular a pirataria e o crime organizado transnacional.

Como foi explanado no capítulo anterior, os três grupos identificados na classificação das ameaças, podem ser agrupados de acordo com a discriminação definida pelo vocábulo segurança na língua inglesa: *security* e *safety*. Assim a segurança *safety* engloba as ameaças de origem em fenómenos naturais e com intervenção do Homem não deliberada e a segurança *security* integra as ameaças com intervenção do Homem deliberadas.

b. Mitigação de ameaças

Para existir segurança marítima é necessário mitigar as ameaças identificadas. Para desenvolver a análise em estudo estabeleceram-se os seguintes critérios:

- A segurança dos eixos marítimos é ameaçada;
- As ameaças à segurança dos eixos marítimos são mitigadas com ações;
- As ações mitigadas são instrumentalizadas em medidas;
- As medidas de mitigação desenvolvem-se em domínios;

c. Ameaças aos eixos marítimos

Atendendo aos eixos principais marítimos identificados nos respetivos espaços geoeconómicos, consideramos como principais ameaças:

- Proliferação de ADM;
- Conflitos inter-Estados ou crises políticas graves;
- Terrorismo;
- Pirataria;
- Crime organizado;

d. Ações para mitigar as ameaças

As ações para mitigar as ameaças são (Cajarabille, 2009, p. 41): prevenção, dissuasão e intervenção.

(1) Prevenção

A Ação desenvolve numa perspetiva de antecipar acontecimentos atempadamente, ou seja por forma a permitir ações no domínio político-diplomático antecipando outras ações que envolvam outros métodos. Este é portanto um nível de ação desejável de manter para que o normal e regular fluxo de comércio marítimo se desenvolva sem perturbações.

(2) Dissuasão

A dissuasão consiste, na capacidade de criar no opositor a ideia de que na eventualidade da ocorrência de conflito de interesses, o resultado desse balanço seria tão negativo, ao ponto de desencorajar a iniciativa de qualquer ação ofensiva.

O paradigma de dissuasão era a proteção ao comércio marítimo definido por *Mahan* era negar a oposição no mar cuja ação empreendia uma grande esquadra com capacidade para sustentar a supremacia naval designado por “comando do mar” (Correia, 2010, pp. 180-181).

Esta capacidade de influência traduz-se no exercício de poder nos domínios da política pelas relações entre Estados, economia no comércio internacional e investimentos, social pela partilha de informação. A variável económica está para a capacidade industrial assim como a variável de liderança está para a política, sendo a política responsável pelo correto juízo na relação entre os meios e os objetivos estratégicos e sempre difícil decisão das ações a tomar (Moreira, 2010, p. 257).

(3) Interdição

Sempre que as ações de dissuasão não sejam eficazes, surge a necessidade de interditar uma zona ou rota marítima a navios não autorizados, o que implica o envolvimento de capacidades e consequentemente meios. A marinha de guerra Portuguesa está certamente em condições para desenvolver este tipo de ações nos entanto são limitadas no espaço e tempo, porque desenvolver operações com forças navais destacadas têm custos elevados, sustentar ao longo do tempo são ainda mais elevados e não têm tempo ilimitado. Aqui uma vez mais surgem as cooperações internacionais onde o papel político assume uma vez mais o seu papel em antecipação, uma vez que ter a capacidade não basta se não for treinada e desenvolver uma capacidade conjunta¹⁹ e combinada²⁰ mais treino precisa, admitindo que as barreiras da interoperabilidade foram ultrapassadas. Estamos, naturalmente num nível de envolvimento onde os recursos têm que ser superiores aos níveis anteriores uma vez que sustentação ao longo do tempo e com um nível elevado de intervenção para colocar oposição assim o exige.

e. Medidas de mitigação das ameaças

As medidas de mitigação às ameaças dos eixos marítimos desenvolvem-se nos domínios físico, político, cultural, e militar.

(1) Domínio físico

O domínio físico é o espaço onde se desenrola a atividade de ação de salvaguarda aos eixos marítimos e define-se entre os portos de origem, rotas marítimas de comunicação e porto de destino neste caso em Portugal. No mar, o conceito que prevalece é a perceção situacional marítima Perceção situacional marítima (PSM), designado por *Maritime Situational Awareness (MSA)*, é uma ferramenta de informação integrada para identificar atempadamente potenciais ameaças coma as apropriadas respostas no adequado tempo com a capacidade para intervir entre o nível de prevenção até à interdição (Klein, 2010, p. 203). Como medidas de proteção físicas para as instalações portuárias e plataformas móveis de exploração de recursos energéticos no subsolo marinho, existe o código internacional para proteção dos navios e das instalações portuárias, conhecido por *ISPS code*²¹ que após os

¹⁹ Conjunta envolve uma força nacional de diferentes ramos.

²⁰ Combinada envolve uma força internacional de diferentes nacionalidades.

²¹ *ISPS code – International Security Port System code*

ataques de 11 de setembro constituem-se eficazes e de rápida implementação pela sua abrangência global.

No que diz respeito à ameaça do terrorismo muito há a evoluir na forma como se pode monitorizar carga suspeita, contudo no que diz respeito ADM só está resolvido um terço do problema, já que fontes radioativas pela sua elevada penetração no metal é facilmente detetável por um simples detetor de radiação gama e beta. Torna-se um problema grave é como detetar agentes biológicos e químicos quando acondicionados. Aqui surge a necessidade de reforçar as medidas de controlo de carga em geral uma vez que a inovação para passar as barreiras de controlo é ilimitada.

Container Security Initiative (CSI), é uma iniciativa norte-americana iniciada em vinte portos europeus e asiáticos, no entanto já se difundiu e atualmente são 58 os portos envolvidos na iniciativa, a qual reforça igualmente a regra das 24 horas, seja a carga tem que pernoitar no dia anterior no porto para verificação. O CSI consiste em:

- Estabelecer critérios de proteção para identificar contentores de risco elevado;
- Efetuar uma verificação antecipada da carga dos contentores antes da sua chegada aos portos dos EUA;
- Monitorização e verificação prévia de contentores com risco elevado com recurso tecnologia avançada;
- Desenvolver e difundir o uso de “contentores inteligentes”.

A influência dos EUA e a perceção da necessidade de implementar medidas de proteção, que numa perspetiva de custo/eficácia fossem viáveis, levaram a que as autoridades portuárias da Europa acabassem por aderir à iniciativa sem que a União Europeia tivesse qualquer intervenção.

Proliferation Security Initiative (PSI); é uma iniciativa de “cooperação multinacional com a finalidade na elaboração de normas contra a proliferação e o tráfico ADM ao nível global. A iniciativa procura o compromisso internacional com vista a:

- Impedir a transferência de e para Estados e atores não estaduais de ADM e material relacionado, incluindo vetores de utilização;
- Desenvolver procedimentos que facilitem a cooperação e a troca de informação entre Estados;
- Contribuir para tornar as autoridades capazes de atuar de forma mais robusta na execução de tarefas de interdição.

(2) Domínio cultural

A tradição histórica de um povo integra uma perspectiva cultural permanente que num sentido filosófico exprime o valor de um povo. Na tradição histórica de Portugal existe uma ligação muito íntima com os oceanos, caracterizando os portugueses como um povo marítimo, pela sua localização geográfica e pelo seu testemunho do passado com o mar. Em sentido sociológico a nossa cultura está vincada pelos fortes valores ligados ao mar e hábitos que ainda persistem na população pelo seu estilo ou modo até de pensamento. Na ótica do interesse coletivo existe uma força intangível que move os portugueses numa coragem muito própria num sentimento de exploração espaços (Ribeiro, 2008, p. 39). Portugal enfrenta um período onde se colocam novos desafios com a investigação científica e tecnologia, ensino, cultura sempre numa extraordinária capacidade inter-relacional como próximo, como se constata pela diáspora da língua portuguesa. A afinidade com os PALOP com Portugal, é assim um valor de interesse nacional que reforça a ação política e diplomática, beneficiando de posições privilegiadas em conversações de moderação nos conflitos entre estados ou situações de crise política grave.

(3) Domínio político

O domínio político assume particular influência e preservação dos interesses nacionais e do espaço estratégico de interesse nacional, através políticas públicas e internacionais do mar e outros mecanismos de intervenção como a diplomacia e a cooperação internacional.

▪ Diplomacia

A diplomacia é sempre parte do sistema tomando uma de duas posições, ou lidera ou acompanha. Estende-se ao corpo diplomático em estreita ligação com os negócios estrangeiros um papel crucial na dicotomia entre o princípio dos mares como património comum da Humanidade e a posição dos Estados nos interesses soberanos, e jurisdição própria e alegada legitimidade sobre os recursos de qualquer natureza.

▪ Cooperação internacional

A cooperação internacional pode ser analisada em função dos benefícios alcançados com a relação interdependência fomentada, onde em conflito de interesses pode ser obtido pela soma de zeros com um de três possíveis resultados: nula, opção neutra; positiva a opção é vantajosa para ambos os atores; negativa com desvantagem para ambos os atores, onde esta não é uma opção desejável. No entanto é um erro pensar que há medida que a

interdependência aumenta, sobe a competição, porque os benefícios comuns são superiores em lugar dessa interdependência, incentivando ainda mais a cooperação.

A iniciativa 5+5 é um exemplo de cooperação interdependente com resultado positivo e foi lançado em 1983 e tinha como objetivo promover a cooperação entre os países ribeirinhos do Mediterrâneo Ocidental, com os países da Europa França, Itália, Portugal, Espanha, a que posteriormente se juntaram os países do norte de África, Malta e a Argélia, Líbia, Mauritânia, Marrocos e Tunísia (EMGFA, 2012). A cooperação consistia na troca de informação e experiências nas áreas da gestão dos recursos naturais, desenvolvimento dos laços económicos e apoio financeiro, bem como no campo da emigração e do apoio à cultura, com uma perspetiva conjunta, de se criar uma zona de paz e cooperação, sem qualquer dimensão militar. Em 2004 França, decidiu lançar uma iniciativa de cooperação restrita no formato 4+3 com os países de Portugal, Espanha, França e Itália, e Argélia, Marrocos, Tunísia. Aqui a promoção da cooperação visava aspetos práticos de curto prazo como, a realização de exercícios a fim de desenvolver a capacidade de atuação conjunta. No mesmo ano de 2004 em Roma, já com a presença da Líbia, Malta e Mauritânia (formato 5+5), foi aprovado um "Documento de Entendimento", a ser assinado pelos Ministros da Defesa dos "5+5", e um "Plano de Atividades para a cooperação multilateral sobre segurança na bacia ocidental do Mediterrâneo", englobando as seguintes áreas: vigilância marítima, participação das forças armadas no domínio da proteção civil e segurança aérea.

(4) Domínio militar

A capacidade para detetar e neutralizar fatores que potenciam o risco de ameaças, caracterizadas pela aparência de uma vontade deliberada, por vezes de maior dificuldade na sua perceção obriga, outros recursos de informação política, diplomática e militar engrossando mais o dispositivo envolvido. Quando as ameaças são mais concretas, com a iminência de uma vontade claramente deliberada então estamos perante, numa disciplina clássica de estratégia naval de *Mahan* que no seu limite tem, como figura utópica na atualidade o uso da capacidade de negar o mar ao inimigo (Cajarabille, 2009, p. 41).

Por oposição a *Mahan*, de acordo com o pensamento de Corbett²², a abrangência das funções e tarefas do poder naval e marítimo é sistematizado em (Monteiro, 2011, pp. 11-13):

- Diplomacia como parte do sistema ou lidera ou acompanha, tradicionalmente desempenhada pelos navios de todos o mundo na defesa naval;
- Proteção ou destruição do comércio marítimo, onde o controlo das linhas de comunicação marítimas assume a centralidade da sua tese com a abrangência nas duas vertentes comercial e militar. A proteção do fluxo comercial marítimo, responsável por sustentar a economia de qualquer nação com faixa litoral é o princípio subjacente à abrangência do que hoje é designado por segurança marítima;
- Promoção ou negação de operações militares em terra a partir do mar, é traduzida pela capacidade de projetar força onde os recursos navais e marítimos se edificam como elementos de transporte estratégico para uma operação anfíbia com a finalidade de obter o sucesso militar com o apoio do poder do mar.

f. Síntese conclusiva

No final deste capítulo é possível concluir o seguinte:

- Foram definidos critérios de análise para mitigar as ameaças à segurança dos eixos marítimos.
 - As ameaças à segurança dos eixos marítimos são:
 - Proliferação de ADM;
 - Conflitos inter-Estados ou crises políticas graves;
 - Terrorismo;
 - Pirataria;
 - Crime organizado.
 - Foram identificadas as ações para mitigar as ameaças:
 - Prevenção;
 - Dissuasão;
 - Intervenção.

²² Sir *Julian Stafford Corbett* (1854-1922) historiador britânico naval e geoestratega na transição do séc. XIX – XX. As suas obras orientaram as reformas da *Royal Navy* da época, destacando-se a sua obra mais famosa, num clássico da guerra naval *Some Principles of Maritime Strategy*.

- Os instrumentos das ações são, as medidas de mitigação que se desenvolvem nos domínios:

- Físico;
- Político;
- Cultural;
- Militar.

Considera-se assim respondida a PD3: Quais as medidas de nível estratégico permitem mitigar as ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal? Através da validação da H3: As ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal, são mitigadas por ações de diferentes níveis, instrumentalizados em medidas de mitigação.

5. Prioridades para salvaguardar o comércio marítimo

a. Medidas de mitigação – critério de prioridades

Na sequência do percurso metodológico, foram identificados,

- os principais eixos marítimos
- as ameaças à segurança dos eixos marítimos
- as ações para mitigar as ameaças
- as medidas de mitigação às ameaças

Torna-se agora necessário analisar para cada ação, o impacto das medidas nas ameaças à segurança dos eixos e portos marítimos. A análise do impacto nas ameaças é avaliada em função da perturbação, nos eixos e portos marítimos com o seguinte critério:

- - Baixo, quando pela ação em curso nas medidas usadas se identifique uma baixa probabilidade de alteração nas rotas navios;
- - Moderado, quando pela ação em curso nas medidas usadas a ocorrência de alteração nas rotas dos navios é moderada;
- - Elevado – quando pela ação em curso nas medidas usadas a ocorrência de alteração nas rotas dos navios é moderada

Nem sempre as medidas têm aplicação às ameaças, encontrando desta forma na análise descrita apenas as medidas que se consideraram de aplicação e com impacto na perturbação da navegação nos eixos e portos marítimos.

b. Análise de medidas de mitigação das ameaças

As ameaças identificadas, são mitigadas pelas ações instrumentalizada nas medidas de domínio físico, político, cultural, e militar e analisado o impacto afetado nos eixos marítimos e portos, conforme se descreve.

(1) ADM

▪ Prevenção

Perante estas ameaças só é possível tomar medidas que visem políticas preventivas de proteção às instalações portuárias e à carga a ser transportada nomeadamente contentores.

Impacto moderado nos eixos e portos marítimos.

Não existem ações de dissuasão.

- **Interdição**

Só com o conhecimento atempado de que determinado navio com carga específica pode ser desviado e aqui são medidas do instrumento político e militar em ação.

Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

(2) Conflitos inter-Estados

- **Prevenção**

A política e cultura pode assumir alguma ação no sentido de influenciar a recuperação da estabilidade política dos Estados, como mediadores e numa forte ação diplomática. Caso existam laços com históricos e culturais podem facilitar a ação político-diplomática.

Impacto moderado nos eixos marítimos e portos.

- **Dissuasão**

Perante as ameaças as ameaças identificadas a diplomacia naval assume o papel iminentemente interventivo liderando o processo, no entanto com muita dificuldade nas ameaças na pirataria e crime organizado. Os conflitos inter-Estados e crises políticas internas suscitam migrações internas para o litoral aguardando assistência para evacuação, exigindo dos Estados capacidade em meios para desenvolver operações não combatentes de evacuação de populações em fuga à instabilidade de segurança no país. Foi o caso de da Guiné-Bissau em 1998 que por ação de um golpe militar foi necessário o aprontamento de uma força naval portuguesa, para participar na eventual participação na evacuação de cidadãos nacionais de zonas de crise ou conflito (Correia, 2010, p. 360).

Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

- **Interdição**

Com o instrumento militar, em caso extremo pode desenvolver com embargos essencialmente militares de logística de armamento ao Estados em conflito. Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

(3) Terrorismo

- **Prevenção**

Perante estas ameaças é possível tomar medidas que visem políticas preventivas de proteção às instalações portuárias, à carga a ser transportada nomeadamente contentores e à navegação em pontos focais na aproximação aos porto ou saídas. Baixo impacto nos eixos marítimos e portos.

- **Dissuasão**

É conseguida com medidas de proteção usando escoltas aos navios nas entradas e saídas de portos e controlando de forma muito rigorosa o movimento da navegação na área criando zonas de segurança bem como os locais ribeirinhos. São necessários os instrumentos físicos e políticos para ações de influência. Impacto moderado nos eixos marítimos e elevado nos portos.

- **Interdição**

Só com o conhecimento atempado do risco da carga que determinado navio transporta, podem acionadas medidas de interdição ou desvio para zona de segurança. Aplicação do instrumento política e militar em ação. Elevado impacto moderado nos eixos marítimos e portos.

(4) Pirataria

- **Prevenção**

No caso da pirataria na Somália ou Nigéria, onde a ação da prevenção e o recurso do PSM dificilmente poderia contribuir para evitar o impacto na navegação comercial uma vez que a área é muito vasta e a origem do Estado da Somália não se resolve desta forma. Considera-se que o recurso à cooperação internacional pode ajudar e incentivar políticas de controlo e monitorização no mar. Elevado impacto nos eixos marítimo.

- **Dissuasão**

A simples presença de navios de guerra para desenvolver a dissuasão, em sempre inibe a ação de pirataria, sendo necessário elevar para a situação de interdição. A cooperação internacional é um dos últimos recursos.

Elevado impacto nos eixos marítimo.

- **Interdição**

Na situação de interdição, o envolvimento de mais recursos e meios para uma sustentação ao longo do tempo a fim de exercer em modo contínuo a ação de proteção às linhas de comunicação marítimas.

De acordo com Gonçalves Alexandre (2011, p. 123) a vasta área de operações era definida por 1 milhão de milhas náuticas quadradas, com mais de 1500 milhas de linha de costa da Somália e um fluxo médio de navegação mercante de 70 navios por dia que durante um ano soma cerca de 33 mil navios. Monitorizar este volume de tráfego marítimo por uma estação costeira já seria uma tarefa desafiante, conduzir as operações por forma a

garantir a proteção da navegação mercante de ataques piratas, elevou mais o desafio pela grande quantidades de meios navais de diferentes países que operavam na área.

Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

(5) Crime organizado

▪ Prevenção

No caso da Nigéria são frequentes os assaltos armados a navios em águas restritas, obrigando a medidas de interdição para os portos. Considera-se o uso à cooperação internacional pode ajudar a exercer de forma combinada um melhor controlo.

Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

▪ Dissuasão

No caso da Nigéria são frequentes os assaltos armados a navios em águas restritas, obrigando a medidas de interdição para os portos. Reforçar os acordos multilaterais de cooperação internacional.

Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

▪ Interdição

Na situação de interdição, obriga ao envolvimento de mais recursos e existem maiores dificuldades no acesso aos portos.

Elevado impacto nos eixos marítimos e portos.

c. Prioridades de nível estratégico

Da análise realizada podemos constatar o seguinte, nas diferentes ações:

- Prevenção, verifica-se uma maior predominância nas medidas de política particularmente na cooperação internacional.

- Dissuasão, regista uma maior predominância nas políticas com extensão à diplomacia e à cooperação internacional. Assiste-se a algumas medidas que empregam o instrumento militar. Destaca-se ainda o emprego das medidas físicas como medidas para mitigar as ameaças do terrorismo, pirataria e crime organizado.

- Interdição, é notório o emprego massivo do instrumento militar e com algumas medidas políticas e no domínio físico.

Da análise realizada podemos constatar que as medidas para mitigar as ameaças à segurança dos eixos marítimos de interesse vital para o país, destacam-se por ordem decrescente de impacto:

- O emprego do instrumento militar;
- A política na sua vertente da pura, de cooperação internacional e diplomática;
- O domínio físico;
- E no fim, mas não menos relevante o domínio cultural.

O número de atores transnacionais e Estados falhados tem aumentado sem registo igual no passado, onde o acesso de ADM e o uso a tecnologia assimétrica continua ser um problema. A proliferação das redes organizadas no crime, com capacidade para se financiarem nos mercados, visa o poder e a influência na ânsia de chegar ao palco global.

Os desafios da energia são ambiciosos pela forte dependência de recursos energéticos do país e pela já longa anunciada quantidade finita de recursos deste tipo. Num país de reduzida dimensão como Portugal com uma fachada de oceano com quase um terço da área terrestre da Europa, com a dependência externa de recursos como constatado neste estudo, leva a procurar no curto prazo manter uma diversificação de portos de origem dos produtos como já acontece com os produtos energético e aproveitando a sua tradição cultural procurar rentabilizar o comércio proveniente do Atlântico Sul a oeste e a este. No médio longo prazo aproveitar a sua posição geográfica para servir *hub comercial* as linhas de transporte marítimo de longa distância com o Norte da Europa que vai certamente continuar a crescer o seu consumo.

No domínio físico melhorar o sistema de monitorização e controlo costeiro por forma a desenvolver melhores capacidade em PSM.

No domínio militar é fundamental garantir uma esquadra naval com capacidade oceânica e costeira.

Como Prioridades de nível estratégico para salvaguardar as linhas de comércio marítimo, de interesse vital para Portugal:

- **ESQUADRA NAVAL** - Manutenção de uma esquadra naval com capacidade oceânica e costeira;
- **COMÉRCIO MARÍTIMO** - Diversificar os portos de origem dos produtos transacionados com especial incidência no Atlântico Sul e otimizar um porto *hub* que sirva de plataforma logística;
- **COOPERAÇÃO INTERNACIONAL** - Desenvolver políticas de cooperação internacional beneficiando da diáspora da língua portuguesa.

d. Síntese conclusiva

No final deste capítulo é possível concluir o seguinte:

- Da análise realizada podemos constatar que as medidas para mitigar as ameaças à segurança dos eixos marítimos de interesse vital para o país, destacam-se por ordem decrescente de impacto:
 - O emprego do instrumento militar;
 - A política na sua vertente da pura, de cooperação internacional e diplomática;
 - O domínio físico;
 - E no fim, mas não menos relevante o domínio cultural.
- Como Prioridades de nível estratégico para salvaguardar as linhas de comércio marítimo, de interesse vital para Portugal:
 - ESQUADRA NAVAL - Manutenção de uma esquadra naval com capacidade oceânica e costeira;
 - COMÉRCIO MARÍTIMO - Diversificar os portos de origem dos produtos transacionados com especial incidência no Atlântico Sul e otimizar um porto *hub* que sirva de plataforma logística;
 - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL - Desenvolver políticas de cooperação internacional beneficiando da diáspora da língua portuguesa.

Considera-se assim respondida a PD4: Que prioridades se identificam para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal? Através da validação H4: Nas medidas identificadas para mitigação das ameaças, à segurança dos eixos marítimos de interesse vital para Portugal, todas apresentam impacto com níveis de intervenção diferenciados.

Conclusões

Numa primeira análise identificaram-se os principais eixos marítimos de interesse vital para Portugal e os respetivos espaços geoeconómicos regionais são:

- Atlântico Sul oeste – MERCOSUL;
- Atlântico Sul este – PALOP;
- Mediterrâneo;
- Mar do Norte;
- Índico e Mar Negro/Mediterrâneo.

Após esta análise fomos identificar no seguimento da abordagem eco sistémica que as ameaças podem ser classificadas em função da intervenção ou não do Homem e se é deliberada ou não em três grupos.

Atendendo aos eixos principais marítimos identificados consideramos como principais ameaças:

- a proliferação de ADM;
- os conflitos inter-Estados ou crises graves;
- o terrorismo em particular;
- a pirataria;
- o crime organizado transnacional.

Foram identificadas as ações para mitigar as ameaças:

- Prevenção;
- Dissuasão;
- Intervenção.

Os instrumentos das ações são, as medidas de mitigação que se desenvolvem nos domínios:

- Físico;
- Político;
- Cultural;
- Militar.

Da análise realizada podemos constatar que as medidas para mitigar as ameaças à segurança dos eixos marítimos de interesse vital para o país, destacam-se por ordem decrescente de impacto:

- O emprego do instrumento militar;

- A política na sua vertente da pura, de cooperação internacional e diplomática;
- O domínio físico;
- E no fim, mas não menos relevante o domínio cultural.

Como Prioridades de nível estratégico para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal identificámos as seguintes:

- **ESQUADRA NAVAL** - na Interdição - Manutenção de uma esquadra naval com capacidade oceânica e costeira;
- **COOPERAÇÃO INTERNACIONAL** – Dissuasão - Desenvolver políticas de cooperação internacional beneficiando da diáspora da língua portuguesa.
- **COMÉRCIO MARÍTIMO** – Prevenção - Diversificar os portos de origem dos produtos transacionados com especial incidência no Atlântico Sul e otimizar um porto *hub* que sirva de plataforma logística;

As prioridades estão hierarquizando-as em função do seu empenho, nas ações prevenção, dissuasão e interdição, não impedindo o uso de uma ou mais medidas em simultâneo para mitigar uma ou mais ameaças.

As causas que estão na origem no desencadear dos conflitos inter-Estados, terrorismo, pirataria, crime organizado e proliferação de ADM, não estão alcance de serem resolvidos por Portugal nem de outro Estado isolado, deixando margem apenas para mitigar as ameaças ao tráfego marítimo. A finalidade deste estudo foi encontrar linhas prioritárias de orientação estratégica para salvaguardar os eixos marítimos de interesse vital para Portugal. A cooperação internacional e um sistema de informações adequado traduzem-se numa sinergia superior com menores custos.

No início do estudo foi proposto responder à seguinte pergunta central: “**Quais as prioridades de nível estratégico, para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal?**”

Para responder à pergunta central foram levantadas, quatro perguntas derivadas que se procurou testar e validar ao longo do trabalho, que permitem responder à pergunta central.: **As prioridades estratégicas para um comércio marítimo seguro são na prevenção um comércio marítimo ativo, na dissuasão o uso de cooperação internacional e na interdição o emprego de uma esquadra naval.**

Da inquietude do mar advinham-se novos desafios, no não menos novo mar, habituado ao povo que se habitou a vê-lo da sua língua.

Bibliografia

- Alexandre, C. G., 2011. *Participação na operação contra-pirataria da NATO na região do Corno de África*. Boletim Instituto de Estudos Superiores Militares, pp. 117-124.
- Almeida, A. B. d., 2011. *Gestão da água: incertezas e riscos - conceptualização operacional*. 1ª ed. Lisboa: Esfera do caos editores.
- Almeida, E. J. P. d., 2011. *Academia de Marinha - conferências - Atividades portuárias e revitalização dos portos portugueses*. [Online] Available at: <http://www.marinha.pt/PT/amarinha/actividade/areacultural/academiademarinha/Conferencias/Documents/Actividades%20Portu%C3%A1rias.pdf> [Acedido em 12 FEV 2012].
- Banco de Portugal, 2009. *Um retrato do comércio internacional português*. 1ª ed. Lisboa: Tipografia Peres. AICEP, A. p. o. i. e. c. e. d. P. E., 2012. Portugal Global - Portugal - Ficha país. [Online] Available at: <http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/LivrariaDigital/PortugalFichaPais.pdf> [Acedido em 10 MAR 2012].
- BBC News, 2002. *BBC News - Middle East - Craft 'rammed' Yemen oil tanker*. [Online] Available at: http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2303363.stm [Acedido em 15 MAR 2012].
- Cajarabille, V., 2008. *A segurança no mar, In Uma visão estratégica do mar na geopolítica do Atlântico*. Cadernos Navais n.º 24 ed. Lisboa: Edições culturais de Marinha.
- Cajarabille, V., 2009. *Paz e segurança nos oceanos*. Cadernos Navais n.º 29 ed. Lisboa: Edições culturais da Marinha.
- Cajarabille, V., 2009. *Paz e segurança nos oceanos*. Cadernos Navais n.º 29 ed. Lisboa: Edições culturais da Marinha.
- Cajarabille, V., 2010. *A Relevância da Segurança no Mar*. In N. V. Matias, V. Soronho-Marques, J. Falcato, & A. Leitão (Coords.), *Políticas Públicas do Mar: Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*. 1ª ed. Lisboa: Esfera do Caos.
- Cajarabille, V.L. 2012. VAlm terminou a sua carreira em 2007 como Vice-Chefe do Estado-maior da Armada. Foi professor catedrático convidado ao ISCSP (universidade Técnica de Lisboa) [Entrevista] (02MAR2012)

- Cândido, C., 2011. *Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do estado no mar*. Cadernos Navais n.º 39 ed. Lisboa: Edições culturais da Marinha.
- CNUDM, 1982. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Montego Bay*: ONU.
- Correia, A. J. D., 2010. *O mar no século XXI*. 1º ed. Aveiro: Fedrave.
- Correia, A. N. e. a., 2011. *O uso da força no combate à pirataria (A dimensão jurídica. ROE - Regras de empenhamento)*. Boletim do Instituto de Estudos Superiores Miliars, MAI, pp. 103-116.
- Couto, A. C., 1989. *Elementos de Estratégia - Volume II*. 1ª ed. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- DGEG, 2012. *Estatísticas e Preços-Petróleo e Derivados-Importações/Exportações*. [Online] Available at: <http://www.dgge.pt> [Acedido em 2012 MAR 15].
- Dias, J., 2004. *UALG - A conquista do Planeta Azul - O início do Reconhecimento do oceano e do mundo*. [Online] Available at: http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/COAzul/CPAzul_2.pdf [Acedido em 2012].
- EMGFA, 2012. *Operações - Organizações e Iniciativas - INICIATIVA 5+5*. [Online] Available at: <http://www.emgfa.pt/pt/operacoes/organizacoesiniciativas/INICIATIVA5> [Acedido em 5 ABR 2012].
- Eurostat, E. C., 2012. *Maritime ports freight and passenger statistics*. [Online] Available at: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics [Acedido em 25 MAR 2012].
- Herbert-Burns, S. B. P. L. R., 2009. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. 1ª ed. New York: CRC Press.
- Cajarabille, V., 2008. A segurança no mar, In *Uma visão estratégica do mar na geopolítica do Atlântico*. Cadernos Navais n.º 24 ed. Lisboa: Edições culturais de Marinha.
- IMO, 2005. *International Shipping - Carrier of world trade - background paper*. [Online] Available at: http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/IMO_Brochures/Documents/World%20Maritime%20Day%202005.pdf [Acedido em 12 MAR 2012].

- IMO, 2012. *Maritime Knowledge Centre - International Shipping*. [Online] Available at: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf> [Acedido em 29 MAR 2012].
- INE, 2010. *Estatística de transportes*, www.ine.pt: INE.
- LSI, L. d. S. I., 2008. Lei nº53/2008 de 29 Ago. *Diário da República electrónico*.
- Matias, N. V., 2009. *A nova descoberta do mar*. Caderno Navais n.º 29 ed. Lisboa: Edições culturais da Marinha.
- Monteiro, C. S., 2011. *Sir Julian Stafford Corbett, a caneta por detrás da Royal Navy*. In *Revista da Armada*, Julho, pp. 11-13.
- Palma, J. N., 2011. *O papel das forças armadas nas operações inter-agências de combate às ameaças emergentes em Portugal*. Cadernos Navais n.º 38 ed. Lisboa: Edições culturais da Marinha.
- Ribeiro, A., 2008. *Uma visão estratégica do mar - Perspetivas de análise*. Cadernos Navais nº24 ed. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- Ribeiro, A., 2012. *A corrida ao mar*. Revista da Armada , ABR, p. 8.
- Ribeiro, J. M. R. d. F., 2012. Diretor-geral de Política do Mar na Estrutura de missão para os assuntos do mar [Entrevista] (31 JAN 2012).
- Rocha, H. S., 2009. *Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal*. Cadernos Navais n.º 31 ed. Lisboa: Edições culturais da Marinha.
- Rodrigues, A. R. e. a., 2011. *A pirataria marítima e as suas implicações multidimensionais*. Boletim Instituto de Estudos Superiores Militares, MAI, pp. 49-58.
- Silvério, P. J. A., 2008. *A nova ordem e o empenhamento de forças no estado de exceção. O caso de Portugal*. Tese em mestrado de estudos avançados ed. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Direito.
- UNCTAD, U. N., 2011. *Review of Maritime Transport*. [Online] Available at: <http://www.unctad.org/> [Acedido em 12 MAR 2012].

Apêndice 1 – Matriz de validação do processo metodológico

ENUNCIADO	PERGUNTA CENTRAL	PERGUNTAS DERIVADAS	HIPÓTESES	VALIDAÇÃO HIPÓTESES	RESPOSTA À PERGUNTA CENTRAL
COMÉRCIO MARÍTIMO SEGURO PRIORIDADES	“Quais as prioridades de nível estratégico, para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal?”	Como se desenvolve o comércio marítimo de interesse para Portugal?	O comércio marítimo internacional evoluiu para um comércio interdependente ao nível global, onde Portugal estabelece relações de comércio em função dos produtos de interesse vital para o país, definindo os seus principais eixos marítimos	Validada no Capítulo 2 – pág. 27	“ As prioridades estratégicas para um comércio marítimo seguro são na prevenção um comércio marítimo ativo, na dissuasão o uso de cooperação internacional e na interdição o emprego de uma esquadra naval..”
		Quais as medidas de nível estratégico que permitem mitigarem as ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal?	No domínio marítimo a proliferação de ameaças desenvolve-se em duas vertentes nos portos e no mar, no entanto nem todas afetam diretamente o normal e regular fluxo das linhas de comércio marítimo de interesse para Portugal	Validada no Capítulo 3 – pág. 38	
		Quais as medidas de nível estratégico que permitem mitigar as ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal?	As ameaças aos eixos marítimos de interesse vital para Portugal, são mitigadas por ações de diferentes níveis, instrumentalizados em medidas de mitigação.	Validada no Capítulos 4 pág. 46	
		Que prioridades se identificam para salvaguardar as linhas de comércio marítimo de interesse vital para Portugal?	Nas medidas identificadas para mitigação das ameaças, à segurança dos eixos marítimos de interesse vital para Portugal, todas apresentam impacto com níveis de intervenção diferenciados?	Validada no Capítulo 5 – pág. 53	